RELATORIO

N. 42

DA

DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

VIAS FERREAS E FLUVIAES

PARA A SESSÃO

DE

ASSEMBLÉA GERAL

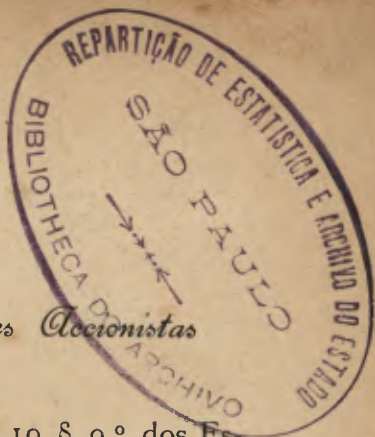
EM

26 DE ABRIL DE 1891

6

SÃO PAULO

TYP. DA COMPANHIA INDUSTRIAL DE S. PAULO

1891

Senhores Accionistas

Cumprindo o que dispõe o art. 19 § 9.º dos Estatutos, a Directoria da COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES vem relatar-vos as principaes occurrencias do anno proximo findo, aproveitando o ensejo para vos dar conhecimento de assumptos relativos ao corrente anno, que, por sua importancia, merecem occupar a vossa attenção.

Directoria

Resignaram os cargos de Director Presidente o Snr. Barão de Jaguára e de Director o Snr. Dr. Elias Fausto Pacheco Jordão, aquelle em data de 3 de Janeiro e este a 31 do mesmo mez.

A Directoria lamentando ver-se privada dos conselhos e esclarecida cooperação dos Directores demissionarios, aqui consigna um voto de pezar pela sua retirada e de agradecimento pelos serviços prestados.

Como sabeis, as duas vagas foram preenchidas pelos Snrs. Dr. Elias Antonio Pacheco Chaves e Eduardo Prates, por vós eleitos respectivamente para aquelles cargos, em reunião de 1.º de Março proximo passado.

Do referido dia 3 de Janeiro até ao dia 2 de Março ultimo, em que os novos eleitos tomaram posse de seus cargos, occupou interinamente o lo-

gar de Presidente da Directoria, que lhe competia, nos termos do art. 22 dos Estatutos, o Snr. Director Antonio Paes de Barros, tendo tambem uma das vagas de Director sido preenchida interinamente pelo Snr. Eduardo Prates.

Pessoal

Tendo o Snr. Persio Pacheco e Silva, guarda-livros da Companhia, pedido sua exoneração, foi-lhe esta concedida e nomeado para preencher a vaga o Snr. José Maximino de Sampaio, com longa pratica deste serviço em mais de uma companhia de estrada de ferro.

Tambem retirou-se da Companhia o Snr. Francisco dos Santos Pinto, que por muitos annos exerceu o cargo de contador, prestando bons serviços. A sua vaga foi occupada, por accesso, pelo respectivo ajudante, Snr. Francisco Gonçalves de Campos.

Foi tambem exonerado, a pedido, o Snr. Engenheiro Ricardo Davids, que durante muitos annos exerceu com zelo e intelligencia o cargo de Inspector do telegrapho.

Trafego da via ferrea

Funccionou regularmente, durante o anno, o serviço do trafego da via ferrea.

O quadro adiante vos mostrará o incremento que continúa a haver no movimento geral:

Annos	Passageiros	Tonelada de bagag. e encom.	Animaes	Ton. de mercad.
1886	197.651	....	5.610	173.845
1887	231.535	1.437	7.004	169.998
1888	298.263	1.559	6.701	213.111
1889	318.711	2.235	7.071	249.141
1890	347.444	2.613	5.768	300.671

Além do numero de passageiros acima figurado foram transportados, gratuitamente, durante o anno, 18.767 immigrantes, cujas passagens, se fossem cobradas, importariam em Rs. 61:705$790.

Já se eleva a 131.160 o numero de immigrantes que temos conduzido gratuitamente e a Rs. 394:228$470 a importancia que temos deixado de cobrar por este serviço.

Trafego da via fluvial

Continúa o serviço da navegação fluvial do Mogy-Guassú a corresponder plenamente aos intuitos que determinaram o estabelecimento d'esta importante linha subsidiaria da nossa via ferrea

Pelo seguinte quadro vereis a progressão em que vae o movimento tanto de passageiros como de cargas:

Annos	Passageiros	Ton. de mercadorias
1886	139	2.820
1887	315	5.423
1888	333	6.375
1889	690	9.558
1890	706	9.975

Infelizmente, a extraordinaria secca que assolou o Estado de S. Paulo no anno proximo findo, fazendo baixar consideravelmente o volume das aguas do rio, não deixou de perturbar, nos mezes de Setembro a Novembro, o trafego fluvial.

Para attender ao desenvolvimento do trafego desta linha e aperfeiçoal-o quanto possivel, foram encommendados mais quatro vapores e dezoito lanchas.

Assim, para transporte da proxima safra de café, poderemos contar com 10 vapores e 45 lanchas em serviço.

Receita e despeza

Apezar de não ter sido grande a colheita de café de 1890, entretanto, devido ao incremento revelado nos varios ramos do trafego, a receita geral do anno proximo findo é a maior de quantas tem tido a Companhia, apresentando o respectivo balancete o seguinte resultado:

Receita	Despeza	Saldo
5.082:383$149	1.724:753$473	3.357:629$676

O seguinte quadro vos mostrará o nosso movimento financeiro durante o ultimo quinquennio, e ao mesmo tempo o elevado gráu de prosperidade a que tem attingido a Companhia nos ultimos tempos:

Annos	Receita	Despeza	Saldo
1886	2.977:410$	1.413:600$	1.563:810$
1887	2.916:267$	1.386:566$	1.529:701$
1888	3.577:121$	1.474:410$	2.102:710$
1889	4.487:396$	1.852:494$	2.634:902$
1890	5.082:283$	1.724:753$	3.357:629$

43.° Dividendo

O saldo acima demonstrado, no valor de Rs. 3 357:629$676, accrescido da quantia de Rs. 67:223$051, importancia que passou do anno anterior, dá para saldo total de 1890 a quantia de Rs.

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte...........	24.986	
208	Bernardino Monteiro de Abreu, filho.....	11	2
209	Bernardo Diederichsen...................	34	6
210	» filho de Antonio M. Rodrigues	16	3
211	Boaventura Rodrigues de Souza	34	6
212	Branca Corrêa de Moraes, D............	5	1
213	» filha de M. E. Azevedo Marques	1	0
214	Brandina M. de Jesus Lima, D..........	9	1
215	« Ramos Moreira, D...........	13	2
216	Brazilia Dias Leite, D................	21	4
217	Brazilio, filho de José F. de Carvalho ..	3	0
	C		
218	Calixto de Paula Souza, Dr.............	2	0
219	Candida Augusta de Andrade, D........	46	9
220	» Augusta Quartim, D...........	40	8
221	» de Campos Barros, D..........	400	32
222	» filha do Dr. Raphael de Barros.	20	4
223	» Franco. D..................	12	2
224	» de Lacerda, D..............	184	21
225	» Pinheiro e Prado. D	38	7
226	Candido Coelho Ribeiro Porto	368	30
227	Canuto José Saraiva, Dr...............	2	0
228	Carlos Augusto do Amaral	18	3
229	» Coelho de Oliveira.............	171	21
230	» Corrêa Galvão	20	4
231	» filho de Bernardino M. de Abreu.	5	1
232	» Monteiro de Barros	306	27
233	» Norberto de Souza Aranha, Dr ..	111	16
234	» Paes de Barros, Dr.............	700	47
235	» Schmidt, Dr...................	5	1
236	» de Souza Queiroz..............	296	27
237	» de V. Almeida Prado	380	31
238	Carmen, filha do Dr. A. P. de Queiroz ..	34	6
239	Carolina Amelia de Camargo, D........	336	29
240	» Ambrozina Franzen, D.........	16	3
	Somma............	28.643	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte...........	28.643	
241	Carolina de Assis Pacheco, D...........	20	4
242	» Augusta de Azevedo D........	33	6
243	» Augusta Bresser Monteiro, D...	66	11
244	» Peixoto Barreto, D............	239	24
245	» Teixeira Pinto, D	3	0
246	» tutellada de E. Quartim	13	2
247	Cecilia, filha de A. A. Monteiro de Barros. D	10	2
248	» Helena Monteiro de Barros, D....	450	35
249	» de Moraes Monteiro de Barros ...	742	49
250	Celestino Passini.......................	2	0
251	Charles Tomkins	16	3
252	Clara de Lacerda, D.....................	184	21
253	Clarisse, filha de Dr. A. P. Queiroz	34	6
254	Claudina de Paiva Azevedo, D..........	420	33
255	» Pinheiro e Prado, D...........	38	7
256	Claudio Vaz de Arruda................	54	10
257	Clemente da Costa e Silva	100	15
258	» Falcão de Souza—herança	1	0
259	Companhia Paulista	2.942	0
260	Conde do Pinhal	171	21
261	Constantina Mendes Gonçalves, D.......	12	2
262	Constantino Coelho da Silva...........	104	15
263	Convento de N. S. das Mercês de Itú ...	11	2
264	Custodia A. dos Santos Rosa, D.......	16	3
265	Custodio Manoel Alves................	38	7
266	» Ribeiro Arantes Junqueira	38	7
	D		
267	Daniel & Adolpho Heydenreich	142	19
268	Delphim Pereira de Abreu	10	2
269	Deolinda E. de Campos Toledo, D......	75	12
270	Detlef Brune	100	15
271	Dina Brazilia L. Munhós, D.—herança...	414	33
272	Dioni, filha de José Egydio de Q. Aranha .	12	2
273	Domingos Corrêa de Moraes...........	600	42
	Somma...........	35.753	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte..........	35.753	
274	Domingos J. Nogueira Jaguaribe........	35	7
275	» Roque da Silva.............	2	0
276	Durval, filho de Elias A. A. Souza.....	12	2
	E		
277	Edgardo, filho de Edgardo A. A. Souza.	16	3
278	Edina, filha de A. V. Ferraz de Sampaio .	10	2
279	Eduardo Maxwell Rudge..............	183	21
280	» de Mello Oliveira.............	55	10
281	» Prates......................	3.506	187
282	» Ribeiro.....................	128	17
283	Eleuterio de Araujo Cintra............	50	10
284	» Prado Monteiro de Barros.....	126	17
285	» da Silva Prado, Dr...........	1.203	72
286	Elias Antonio Pacheco e Chaves, Dr....	750	45
287	» A. do Amaral Souza............	100	15
288	» Fausto Pacheco Jordão, Dr.......	200	22
289	» Quartim de Albuquerque.........	26	5
290	Elisa Feliciana C. Nogueira, D..........	2	0
291	» filha de F. A. Pereira Borges.....	16	3
292	» Maria Leite, D..................	20	4
293	» Monteiro de Barros, D...........	26	5
294	» da Silva Prado, D..............	67	11
295	Emilia Francisca de Azevedo, D........	33	6
296	» Maria da Annunciação, D........	11	2
297	Emma Amilia Swinerd, D.............	32	6
298	Ercylla, filba de Custodio M. Alves.....	70	12
299	Ernani, filho de Joaquim Pinto Nunes ..	102	15
300	Ernesto Germack Possolo, Dr..........	345	29
301	» Marianno de Silva Ramos......	90	14
302	Escholastica de Lacerda, D...........	184	21
303	» Maria de Siqueira, D......	46	9
304	» de Paula Souza, D.........	16	3
305	Estephania Alves Lima, D............	20	4
306	Estevam de Souza Barros.............	122	0
	Somma..........	43.357	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte...........	43.357	
307	Eudoxia, filha de Januario O. Camargo .	114	16
308	» Rosalina Pinto, D.............	76	12
309	Eugenio Dias Leite, Conego............	19	3
310	» filho de Venancio Ferreira......	1	0
311	.» de Lacerda Franco......... ...	184	21
312	Eurico, filho de Dr. A. Lopes dos Anjos ...	2	0
313	Evangelina Martins Ferreira, D..........	154	20
	F		
314	Faustina Quartim de Albuquerque, D ...	11	2
315	Felicissima de Souza Barros, D.	57	10
316	Felizarda Maria Alvares, D...	311	28
317	Felix Fusco (Padre)..................	20	4
318	» Guilhem	100	15
319	Fernando Dreyffus.....................	48	9
320	» Paes de Barros, Dr	92	14
321	Fernão de Souza Queiroz, Dr.—herança ..	563	40
322	Fidelis N. Prates	1.010	63
323	Firmino M. Soares....................	34	6
324	Fortunata Gabriella de Toledo, D.......	23	4
325	» Fenili, D	7	1
326	Francisca Amelia de Paula, D	141	19
327	» Amelia de Toledo, D.........	78	12
328	» das Chagas, D..............	9	1
329	» Dabney de A. Brotero, D.....	40	8
330	» Ernestina B. Bierrembach, D..	54	10
331	» Leopoldina de S. Freire, D....	1	0
332	» de Paula Souza, D............	28	5
333	» Ramos das Dôres, D....	6	1
334	» Xavier da Silveira, D...... ..	18	3
335	Francisco de Aguiar Barros, Dr.—herança.	231	24
336	» de Almeida Prado, (1.º)	34	6
337	» de Almeida Prado, (2.º)	20	4
338	» Alvares de Azevedo	100	14
339	» Antonio Pereira Borges	31	6
	Somma............	46.974	

3.424:852$727. Deduzindo d'ahi a importancia applicada ao primeiro dividendo provisorio, correspondente ao semestre de Janeiro a Junho do anno passado, no valor de Rs. 892:712$000, resta distribuir a somma de Rs. 2.532:140$727, correspondente ao dividendo de 27 % ou 27$000 por acção integralisada e 18$900 por acção com Rs. 140$000 realisados.

Fica ainda de resto a quantia de Rs. 16:696$527, que propomos seja levada ao novo fundo de reserva provisorio, que se tem de constituir em virtude de vossa deliberação em Assembléa Geral celebrada a 1.º do mez de Março corrente.

Fundo de reserva

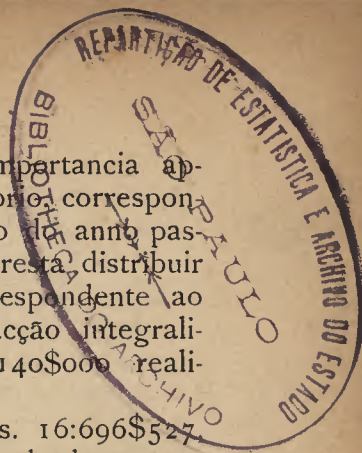
Acha-se o nosso fundo de reserva assim representado:

Fundo permanente, destinado a acudir ás necessidades extraordinarias, provenientes de força maior:

256	apolices provinciaes do valor nominal de Rs. 1:000$000	Rs. 256:000$000
144	apolices geraes do mesmo valor	Rs. 144:000$000
400	Somma	400:000$000

Fundo provisorio, destinado ao pagamento da ultima prestação do emprestimo contrahido em Londres, a effectuar-se em 31 de Agosto de 1898, no valor de £. 98.994-12-11:

2.942 acções d'esta Companhia, do valor nominal de Rs. 200$000	588:400$000
Em dinheiro	139:476$319
Somma	727:876$319

Attendendo a que o fim do fundo de reserva provisorio só tem de ser preenchido em 1898, que o valor do mesmo se acha muito excedido do *quantum*

reclamado por seu destino, e que até ao anno de 1898 facil será constituir cabedal equivalente, com o mesmo destino, por meio de deducções annualmente feitas da renda geral, resolvestes em vossa ultima reunião que o actual fundo provisorio fosse reduzido a dinheiro e partilhado pelos accionistas, passando-se a constituir outro, com o mesmo fim, por meio de deducções annuaes da renda.

A Directoria cumprirá em tempo as vossas deliberações, começando por propor-vos que a fracção de Rs. 16:696$529, resto da renda liquida que não é partilhada em dividendo, como acima vistes, seja levada á conta do novo fundo de reserva provisorio.

Emprestimo externo

Durante o anno a que se refere o presente relatorio fizemos as remessas a que estavamos obrigados, para pagamento de juros e amortisação do emprestimo de £. 150:000 contrahido em Londres em 1878, a saber:

Em data de 15 de Fevereiro, £. 4478.16.11 ou Rs. 44:672$130, ao cambio de 24 1/16.

Em data de 21 de Agosto, £. 7609-16-11 ou Rs. 82:083$728, ao cambio de 22 1/4.

Movimento de acções

O seguinte quadro vos mostra o numero de acções que foram transferidas nos dois ultimos annos

Annos	Por venda	Por herança doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	Total
1889	7.038	3.712	6.267	9.891	26.908
1890	11.406	3.677	19.780	12.770	47.633

Novas chamadas de capital

Durante o anno proximo findo fizeram-se duas chamadas sobre o capital da ultima emissão, uma em Março e outra em Junho, ambas do valor de 20 %. Durante o mez de Fevereiro ultimo fez-se a ultima chamada á razão de 30 % ou 60$000 por acção, ficando com esta prestação integralisado o respectivo capital.

Nova emissão de acções

Em vossa reunião extraordinaria celebrada a 1.º do corrente, deliberastes que, para construcção de novos ramaes, acquisição de varias linhas e outras despezas em conta de capital, se elevasse o capital social a Rs. 30.000:000$000, emittindo-se 50.000 acções, para serem distribuidas de preferencia pelos accionistas.

A Directoria já providenciou sobre o assumpto, estando publicado o edital da 1.ª chamada sobre as novas acções, cujas entradas, no valor de 20 %, devem ser realisadas de 1.º a 10 de Abril proximo futuro.

Material

Para attender ao grande desenvolvimento do trafego tanto de viajantes como de cargas, temos tratado de augmentar consideravelmente o nosso material rodante.

Assim é que durante o anno proximo findo, em differentes épocas, fizemos encommenda de 8 locomotivas, 1 carro de luxo, 1 carro de inspecção de linha, 4 carros de 1.ª classe, 2 ditos de 2.ª, 4 ditos mixtos, 8 para bagagens e 220 vagões de cargas.

Posteriormente, reconhecendo a insufficiencia deste material, resolvemos este anno mandar vir mais 6

locomotivas, 28 carros para passageiros, bagagens e correio e 300 vagões de cargas.

Novos edificios

O estado e a falta de capacidade de muitos dos edificios de estação exigindo reconstrucção e augmento, foram estas obras autorisadas. Assim procede-se á construcção definitiva das estações de Guabiroba, Remanso e Leme e trata-se de augmentar os armazens das de S. Gertrudes, Rio Claro, Cordeiro, Pirassununga, Porto Ferreira, Santa Barbara e Limeira, procedendo-se tambem á construcção de novo edificio para estação de Louveira, no entroncamento de nossa linha com a Itatibense, e de novos armazens em Campinas.

Reconhecida a necessidade de edificio apropriado a servir de abrigo ás nossas locomotivas, deliberou-se a construcção, em Campinas, de uma rotunda com capacidade para guardar 15 locomotivas.

Ha muito que nossas officinas estabelecidas em Campinas resentem-se da falta de machinas e apparelhos que alli não têm podido ser installados por falta do necessario espaço. Esta circumstancia e a conveniencia de destinar para deposito de carros o edificio que ora occupam as officinas, suggeriram a idéa de construir-se novo edificio para este fim, com toda a largueza e melhoramentos compativeis com as exigencias d'esta importante repartição da estrada, em local mais apropriado. Para este fim, deparando-se ensejo de obter, em condições muito vantajosas, uma grande área de terreno ao lado de nossa linha, em Jundiahy, resolveu a directoria alli construir o novo edificio para officinas, achando-se já confeccionado o respectivo projecto e prestes a serem iniciadas as obras.

Agencia de despacho de telegrammas e bagagens em Campinas

Para melhor servir á população de Campinas, facilitando-lhe o despacho de bagagens e telegrammas, deliberou a directoria estabelecer uma agencia destinada a estes fins no centro da cidade, poupando-se assim aos expedidores o trabalho de se dirigirem á respectiva estação.

Reducção de tarifas

Attendendo ao gráu de prosperidade de nossa empreza, julgou a directoria que era tempo de proceder a nova reducção de suas tarifas, e como eram as tabellas de passageiros as que lhe pareceram mais merecedoras de qualquer medida neste sentido, resolveu fazer-lhes importantes reducções, que se acham em vigor desde 1.º de Fevereiro ultimo.

Ramal de Santa Veridiana

Sobre a marcha dos trabalhos e obras em construcção d'este ramal, encontrareis detalhadas informações no relatorio annexo do inspector geral.

Questão de zona

Levantado o embargo feito, a requerimento da Companhia Mogyana, ás obras do ramal de Santa Veridiana, no termo de Casa Branca, mediante prestação da caução arbitrada, têm estas proseguido sem mais incidente.

Linha do Funil

Considerando de conveniencia para a Companhia a formação de pequenas emprezas tendo por fim executar linhas economicas confluindo para a nossa, a directoria abriu mão do direito de zona da Com-

panhia em favor de nova empreza, que trata de construir uma linha de bitola de 60 centimetros entre a cidade de Campinas e o bairro do Funil.

Acquisição das linhas Descalvadense e Santa Rita.

Na situação em que se acha a Companhia Paulista, obrigada a garantir por todos os meios a seu alcance a integridade de seu trafego, pareceu á directoria medida de garantia para os interesses de nossa empreza a acquisição das linhas das Companhias Descalvadense e S. Rita, que, pela região em que se desenvolvem, confinante com zonas de outras estradas, não devem continuar a pertencer a emprezas estranhas.

Usando da autorisação que lhe concedestes em vossa reunião de 1.º de Março, a directoria está em negociação para a acquisição das duas referidas linhas.

Ramal de Limeira a Piracicaba

Foi ainda levada pelas considerações ha pouco exaradas que deliberou a directoria usar o direito de preferencia que competia á Companhia para construir um ramal ferreo de bitola larga, ligando a cidade de Limeira á de Piracicaba, para o que firmou com o governador do estado, em data de 18 de Fevereiro ultimo, o contracto constante das seguintes clausulas.

1.ª

« O governador do estado autorisado
« pelo decreto numero noventa e tres de
« dezesete de Outubro de mil oitocentos e
« noventa, e á vista da preferencia que
« tem a Companhia Paulista de Vias Fer-

« reas e Fluviaes, pela clausula dezeseis
« de seu contracto de doze de Maio de
« mil oitocentos e setenta e tres, cujos
« direitos ficaram resalvados no artigo
« quarto d'aquelle decreto, e dos quaes
« usou em tempo, concede á referida Com-
« panhia Paulista de Vias Ferreas e Flu-
« viaes privilegio para a construcção, cus-
« teio e gozo de um ramal ferreo, que,
« partindo da cidade de Limeira, vá ter-
« minar na cidade de Piracicaba, pelo
« prazo de cincoenta annos a contar da
« data do presente contracto ».

2.ª

« O ramal será da mesma bitola das
« linhas actuaes da Companhia e será
« construido em condições technicas que
« não excedam aos limites de curvatura e
« declividade das referidas linhas ».

3.ª

« A Companhia apresentará ao governo
« no prazo de oito mezes, contados da data
« da assignatura do presente contracto, o
« projecto definitivo do ramal, sendo o
« mesmo considerado approvado, se no
« prazo de trinta dias não soffrer impug-
« nação do governo ».

4.ª

« Os trabalhos do ramal deverão ser prin-
« cipiados logo depois da approvação do
« projecto, e ficarão concluidos dentro de
« dezoito mezes da data d'essa approva-
« ção ».

5.ª

« Os prazos marcados na presente con-
« cessão só poderão ser prorogados, veri-
« ficado o caso de força maior, pagando a
« Companhia por cada mez de prorogação a
« multa de cinco contos de réis (Rs.
« 5:000$000), não podendo, porém, as pro-
« rogações exceder de metade do prazo
« fixado na mesma concessão, sob pena de
« caducidade. »

6.ª

« A fiscalisação será feita pela terceira
« secção da superintendencia de obras publi-
« cas deste Estado ou pela repartição ou
« funccionario que o governo incumbir
« deste serviço, recolhendo a Companhia
« ao thesouro do Estado a quantia annual
« de um conto e duzentos mil réis (Rs.
« 1:200$000), em quatro prestações, para
« indemnisação do mesmo serviço.

7.ª

« A Companhia ficará obrigada a trans-
« portar gratuitamente os immigrantes e
« suas bagagens, quando se vierem esta-
« belecer no Estado ».

8.ª

« A Companhia arrecadará e recolherá
« ao thesouro do Estado, mensalmente, os
« impostos de transito existentes ou que
« forem estabelecidos pelo governo, rece-
« bendo por esse serviço porcentagem
« egual á que recebem outras Compa-
« nhias ».

9.ª

« Consideram-se como fazendo parte in-
« tegrante d'este contracto, para todos os
« effeitos, as disposições do contracto de
« doze de Maio de mil oitocentos e se-
« tenta e tres, que não se acharem modi-
« ficadas pelas clausulas supra ».

Fusão com a Companhia Ituana

A idéa de unificar os avultados interesses empenhados nas estradas de ferro do estado de São Paulo, garantindo as respectivas Companhias contra os choques de pretenções desencontradas e assegurando-lhes completa tranquillidade, não podia deixar de merecer a attenção da directoria de vossa empreza, attentas as circumstancias especiaes em que se acha esta collocada.

Prendem-se a considerações desta ordem as negociações que se tentaram, tendo por fim successivamente a fusão da Companhia Paulista com as Companhias Ituana e Mogyana, a acquisição da São Paulo Railway e a convenção com a Companhia Rio Claro.

Em dias de Junho do anno proximo findo, tendo chegado ao conhecimento da directoria que a Companhia Ituana se achava em disposição de alienar as suas linhas, após detido exame da materia, parecendo que a sua acquisição podia ser de vantagem para a nossa empreza, foi resolvido apresentar-lhe a seguinte proposta de fusão:

« A Companhia Paulista distribuirá aos
« accionistas da Companhia Ituana metade
« das acções que possuem, o que corres-
« ponde á base de duas acções da Ituana
« para uma da Paulista.

« Emittirá a Paulista egual numero,
« acções acima distribuidas, que rateará
« entre os antigos accionistas da Paulista,
« como bonificação pela fusão, ficando todo o
« actual fundo de reserva da Paulista per-
« tencendo a todos os accionistas das em-
« prezas fundidas.

« A Companhia Paulista assume a res-
« ponsabilidade de todo o activo e passivo
« da Companhia Ituana, e, se entender
« que para pagamento da divida será mais
« conveniente emittir acções, serão estas
« rateadas entre todos os accionistas de-
« pois da fusão.

« Como a directoria da Companhia Itua-
« na tem de sua Assembléa Geral plenos
« poderes para resolver sobre venda ou
« fusão da Companhia, a directoria da
« Companhia Paulista sujeita a presente
« proposta áquella directoria para delibe-
« rar, devendo enviar sua resolução até o
« dia 26 do corrente, ao meio dia. Esgo-
« tado esse prazo, sem haver solução, con-
« siderará a Paulista que a sua proposta
« não foi acceita, ficando esta sem com-
« promisso algum.

« Acceita a proposta da Companhia Pau-
« lista pela Ituana, acto continuo será la-
« vrado contracto entre as duas directorias,
« ficando tudo terminado e sómente de-
« pendente de approvação da Assembléa
« Geral da Paulista.

Esta proposta não foi acceita pela directoria da Companhia Ituana, que preferiu vender a outrem sua empreza, á razão de rs. 240$000 por acção.

Mas, como o principal intuito que visava a directoria da Companhia Paulista na negociação com a Ituana era assegurar a integridade de seu trafego, ameaçada de qualquer ligação com a Companhia Rio Claro, e por seu lado tambem estava no interesse desta Companhia salvaguardar-se contra prejuizos de egual natureza, que poderiam resultar da communhão dos interesses da Paulista com a Ituana, resolveu a directoria propor, e foi acceita e reduzida a escriptura publica, a seguinte :

Convenção com a Companhia Rio Claro

1.ª

« As Companhias Paulista e Rio Claro
« concordam em que nenhuma das duas
« Companhias poderá executar ou adqui-
« rir qualquer linha ferrea ou fluvial que
« possa prejudicar á outra, sem prévio ac-
« cordo. Outrosim, nenhuma das duas Com-
« panhias, sem accordo entre si, poderá
« estabelecer trafego mutuo ou ligação de
« qualquer especie com terceira, salvo os
« que já estão em vigor. Esta clausula
« não prejudica as actuaes linhas em cons-
« trucção pela Rio Claro nem á navegação
« fluvial planejada pela Companhia Paulista
« em toda a extensão da respectiva con-
« cessão.

2.ª

« Fica elevado a 20 % na linha Pau-
« lista o actual abatimento de 15 % em
« favor dos generos de importação e ex-
« portação das e para as estações do ra-
« mal do Jahú, além de Brotas, com des-

« tino ou proveniencia da estação de Jun-
« diahy. Fica entendido que este abatimento
« prevalecerá além de qualquer reducção
« geral de tarifas que a Companhia Pau-
« lista realisar de futuro.

3.ª

« A Companhia Paulista concederá á
« Companhia Rio Claro as reducções de
« frete que tem concedido ás Companhias
« Descalvadense e S. Rita, para o trans-
« porte de material fixo e rodante para
« qualquer linha que a Companhia Rio
« Claro construir na região comprehendida
« entre a estrada de Rio Claro a Jaboti-
« cabal e a estrada que vai da estação do
« Visconde do Rio Claro ao Jaboticabal.

4.ª

« Nenhuma das Companhias poderá con-
« ceder abatimento em suas tarifas a ter-
« ceiro, quando esse abatimento venha
« prejudicar á outra sem previo accor-
« do.

5.ª

« Qualquer duvida que se suscitar em re-
« lação ao presente accordo será resolvida
« em ultima instancia por meio da arbitra-
« gem, nomeando cada Companhia, dentro
« do prazo de trinta dias da data do seu con-
« vite, seu arbitro. No caso de empate, as
« Companhias, até trinta dias mais, esco-
« lherão de combinação desempatador ou
« designarão cada uma dois nomes, dentre

« os quaes será sorteado um, de maneira
« que dentro de noventa dias esteja resol-
« vida a duvida.

6.ª

« Accordam as duas partes contractan-
« tes, no sentido de tornar effectiva a or-
« ganisação do juizo arbitral, na seguinte
« pena convencional : a parte contractan-
« te, que, de qualquer modo, directa ou
« indirectamente se recusar ao juizo arbi-
« tral, pagará á outra valor egual ao da
« questão que se agitar.

7.ª

« As Companhias Rio Claro e Paulista
« poderão explorar suas linhas, como en-
« tenderem e fôr de seu interesse, salvo
« os casos previstos no presente accordo.

8.ª

« As Companhias Paulista e Rio Claro
« continuarão a gozar das vantagens dos
« seus privilegios em relação ás suas zo-
« nas privilegiadas para com terceiros,
« obrigando-se ambas as Companhias a
« impedir, pelos meios a seu alcance, que
« nas suas zonas privilegiadas terceiras
« prejudiquem á outra Companhia.

9.ª

« A Companhia que infringir qualquer
« disposição do presente accordo incorrerá
« em multa, cujo valor será avaliado e es-
« tabelecido pelo juizo arbitral, conforme
« a importancia do damno que a infracção
« puder causar.

10.ª

« O presente accordo será, depois de
« homologado pela Assembléa Geral da
« Companhia Paulista, levado ao conheci-
« mento do governador deste estado, para
« ser lançado por termo annexo aos con-
« tractos de ambas as Companhias e du-
« rará pelo tempo dos respectivos privi-
« legios, ficando, porém, dependente esta
« estipulação de approvação da directoria
« da Companhia Rio Claro para o prazo
« excedente de cinco annos, principiando
« o accordo a vigorar desta data em
« diante.

11.ª

« Os abaixo assignados obrigam-se a
« reduzir o presente accordo a escriptura
« publica amanhan com as modificações de
« forma e redacção que se accordarem ».

Fusão com a Companhia Mogyana

Já é de vós conhecido o negocio da fusão entabolado entre esta directoria e a da Companhia Mogyana, e que deixou de ser levado a effeito por não ter a assembléa geral de accionistas da Companhia Mogyana approvado as bases que a sua directoria combinára comnosco.

Acquisição da estrada de ferro de Santos a Jundiahy

Na reunião em que tomastes conhecimento do negocio entabolado para acquisição desta estrada de ferro, resolvestes auctorisar a directoria a effectuar a compra da mesma, fazendo para esse fim as

operações de credito que entender mais convenientes, comtanto que possa obter condições que permittam fazer o serviço de juros e amortisação do capital correspondente ao preço ajustado, com as proprias rendas d'aquella ferro-via, sem desfalque das que produzirem as actuaes linhas da Companhia Paulista.

A directoria trata do assumpto e opportunamente vos dará conhecimento do resultado de suas diligencias.

Annexos

Chamamos a vossa attenção para os annexos que vos apresentamos ao diante e especialmente para os minuciosos e bem elaborados relatorios do distincto inspector geral, sr. dr. Manoel Pinto Torres Neves e dos dignos chefes da locomoção e linha e da navegação, os distinctos engenheiros srs. Gustavo Adolpho da Silveira e Alfredo de Freitas Reis.

Conclusão

Julgamos ter trazido ao vosso conhecimento as occurrencias mais importantes do anno proximo passado. Entretanto, nos achareis promptos para dar-vos quaesquer outras informações de que por ventura preciseis.

S. Paulo, 15 de Março de 1891.

Elias Antonio Pacheco Chaves, Presidente.
Antonio Paes de Barros.
Antonio de Lacerda Franco.
José de Souza Queiroz.
Eduardo Prates.

ANNEXOS

1.—Balanço geral.
2.—Balancete semestral da via ferrea.
3.—Balancete semestral da via fluvial.
4.—Movimento da Caixa.
5.—Demonstração do 43.º dividendo.
6.—Parecer do Conselho Fiscal.
7.—Relatorio do Inspector Geral, relativo aos serviços da via ferrea.
8.—Relatorio do Inspector Geral, relativo aos serviços da via fluvial.
9.—Lista dos Snrs. accionistas.

ANNEXO N. 1

BALANÇO GERAL

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

BALANÇO encerrado a 31 de Dezembro de 1890

ACTIVO

Accionistas *(conta de capital)*: Entradas a realisar	....	831:820$000
Accionistas *(conta de emprestimo)* Saldo desta conta	....	1.384:095$333
Custo da estrada: Importancia despendida	17.114:176$375	
Navegação Mogy-guassú: Idem, idem	1.824:658$650	
Linha Telegraphica: *(de Jundiahy a S. Paulo)*	43:859$280	
Ramal de Santa Veridiana: Importancia despendida	304:494$788	
Edificio do Escriptorio central: Custo do mesmo	179:949$126	
Terrenos em Jundiahy	5:024$700	
Moveis e utensilios	14:953$320	19.487:116$239
Acções da Companhia:		
Valor nominal de 2.140 acções do Fundo de reserva	428:000$000	
Valor realisado de 802 acções do mesmo Fundo, 70 %	112:280$000	
Apolices: Valor nominal de 400 apolices do Fundo de Reserva	400:000$000	940:280$000
Materiaes para custeio: Existentes no Almoxarifado	358:592$442	
Sal: Valor do que existe em deposito	3:667$920	362:260$362
Acções caucionadas: Depositadas pela Directoria	....	50:000$000
Saldos a nosso favor, á saber:		
Contadoria Central	698.621$890	
London e Brazilian Bank	962:608$239	
Trafego de passageiros	129$600	
Trafego de cargas	37:899$090	
Companhia Ituana	2:500$000	
Companhia Mogyana	16:378$080	
Companhia Rio Claro Railway	8:071$830	
Companhia Descalvadense	1:183$263	
Companhia Itatibense	410$000	
Empreiteiro Rodolpho Pereira	10:166$660	
Fry Mieres & Comp. (Agente em Londres)	445:396$220	
José Ayres Junior, (» » Santos	52:493$893	
Ramal Ferreo Santa Rita	8:986$108	
Diversos devedores	16:157$918	2.261:002$791
Caixa: Saldo no Escriptorio Central	4:556$197	
» Dito na Contadoria do Trafego	9:456$850	14:013$047
Rs.	....	25.330:587$772

PASSIVO

Capital: 100.000 acções de 200$000		....	20.000:000$000
Emprestimo emittido: Saldo desta conta		....	1.384:095$333
Accionistas: *(Conta de Reposição)* Idem		3:959$140	
Dividendos:			
Não reclamados até o 37º	3.418$360		
» » » 38º	858$600		
» » » 39º	1.717$200		
» » » 40º	3.164$100		
» » » 41º	5.261$740		
» » » 42º	16.173$860	30:593$860	
Pessoal: De Dezembro de 1890		120:463$065	
Caução da Directoria		50:000$000	
Companhia S. Paulo Railway: Saldo desta conta		1:244$850	
Imposto de transito: Idem		63:613$910	
Sellos de Acções		692$050	
Fundo de reserva: Importancia do mesmo		1.127:876$319	
Lucros e perdas: Saldo desta conta		15:908$518	1.414.351:712
Somma		....	22.798:447$045
Receita Geral: Saldo desta conta		....	2.532:140$727
Rs.		....	25.330:587$772

S. Paulo, 13 de Março de 1891.

Adolpho Augusto Pinto.
Chefe do Escriptorio Central.

J. M. de Sampaio,
Guarda-Livros.

ANNEXO N. 2

BALANCETE ANNUAL

DA

VIA FERREA

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

BALANCETE da Receita e Despeza do anno de 1890

FER-REA

RECEITA

Passageiros	724:360$030	
Encommendas e bagagens	116·032$860	
Animaes	14:222$320	
Telegrammas	53:998$480	
Mercadorias	3.892:727$490	4.801:341$180
Armazenagem	4:368$070	
Porcentagem pela arrecadação de impostos	6:452$670	
Aluguel de estações	6:590$000	
Aluguel de casas	935$000	
Aluguel de botequins	4:372$000	
Aluguel de carros, vagões e encerados	35:167$720	
Uzo de zona privilegiada	3:000$000	
Carga e descarga de vagões	8:284$430	
Venda de material velho	26:340$190	
Venda de objectos abandonados á Companhia	3:370$763	
Ordenados não reclamados	1:460$120	
Multas	84$200	
Diversos	68$600	
Emolumentos	1:453$300	
Juros de contas correntes	21:034$307	
Juros de apolices	22:560$000	
Juro pela mora das entradas	413$933	
Conservação do fio telegraphico por conta do Governo	200$000	
Aluguel do escriptorio á Companhia Ituana	2:000$000	148:155$303
Réis		4.949:496$483

S. Paulo, 13 de Março de 1891.

Adolpho Augusto Pinto
Chefe do Escriptorio Central

DESPEZA

Locomoção	504:240$989	
Conservação da linha	288:426$736	
Trafego	300:913$218	
Administração	50:853$910	
Telegrapho	66:815$690	
Almoxarifado	18:637$680	1.229:888$223
Aluguel de carros, vagões e encerados	52:427$240	
Aluguel e custeio da estação de Jundiahy	8:718$390	
Annuncios, telegrammas, etc.	5:545$260	
Impostos	5:369$167	
Contadoria Central	6:947$240	
Indemnisação por mercadorias extraviadas e avariadas	2:917$880	
Passagens de bonds para mensageiros	780$000	
Escriptorio Central	52:505$110	
Imposto de industrias e profissões	43:054$764	
Emprestimo de Londres, (Juros e amortização)	126:755$860	
Descontos	6:899$240	
Gastos Geraes	2:221$871	314:142$022
Saldo		3.405:466$238
Réis		4.949:496$483

J. M. de Sampaio
Guarda-Livros.

ANNEXO N. 3

BALANCETE ANNUAL

DA

VIA FLUVIAL

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Balancete da Receita e Despeza do anno de 1890

FLUVIAL

RECEITA

Passageiros	2:381$100	
Encommendas e bagagens	955$240	
Animaes	31$620	
Telegrammas	2:252$660	
Mercadorias	123:107$830	128:728$450
Armazenagem	7$100	
Porcentagem pela arrecadação de imposto	571$130	
Aluguel de casas	1:378$320	
Lucro na venda de sal	779$066	
Venda de material velho	22$300	
Rendimento de balsas	760$770	
Venda de terrenos	639$530	4:158$216
Deficit		47:836$562
Réis		180:723$228

São Paulo, 13 de Março de 1891.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

DESPEZA

Locomoção	85:057$795	
Trafego	89:660$584	
Telegrapho	4:831$349	179:549$728
Contadoria Central	807$610	
Indemnisação por mercadorias extraviadas e avariadas	106$810	
Diversas despezas	259$080	1:173$500
Réis		180:723$228

J. M. de Sampaio,
Guarda-Livros.

ANNEXO N. 4

MOVIMENTO DA CAIXA

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Movimento da Caixa durante o anno de 1890

DEVE

Saldo do mez de Dezembro de 1889	18:537$679
Arrecadado das Estações :	
Trafego de passageiros	701:964$930
Trafego de mercadorias	1,544:065$190
Escriptorio Central :	
Recebido para pagamento de pessoal e material .	1.452:300$952
Companhia Mogyana : Importancia recebida . . .	84:357$972
Companhia Rio-Claro : Idem, idem	22:525$640
Companhia Descalvadense : Idem, idem.	7:621$990
Companhia Itatibense : Idem, idem.	1:268$170
Companhia C. de Aguas e Exgottos : Idem, idem. .	284$240
Companhia S. Paulo Railway : Idem, idem. . . .	63$148
Companhia Ceramica Paulista : Idem, idem. . .	224$000
Ramal Ferreo de Santa Rita : Idem, idem. . . .	1:613$927
João Proost Rodovalho : Idem, idem.	667$836
Zerrenner, Bülow & Comp. : Idem, idem	270$000
Lidgerwood & Comp. : Idem, idem.	1:933$538
G. Mc. Hardy & Comp. : Idem, idem.	183$040
Aurelio, Villa-Nova & Comp : Idem idem. . . .	190$000
Henrique Dumont : Idem, idem	241$920
Sal : Idem, idem	45:378$700
Diversos : Idem, idem	8:849$703
Materiaes velhos : Idem, idem.	26:340$190
Alugueis de casas e botequins : Idem, idem. . .	6:738$320
Reembolsos : Recebido de diversos	731$780
Construcção *(Via Ferrea)* : Importancia recebida .	2:856$650
Navegação (*Conta de capital*) : Idem, idem . . .	74$960
Rs.	3.929:284$475

HAVER

Escriptorio Central :	
Dinheiro remettido para S. Paulo	2.182:358$888
Pessoal :	
Pelo pagamento das folhas.	1.233:628$067
Materiaes para Custeio :	
Contas pagas.	354:406$956
Matriz Nova de Campinas :	
Pelo pagamento de imposto.	22:994$870
Companhia S. Paulo Railway :	
Pagamento pelo custeio da estação de Jundiahy .	8:643$210
Sal :	
Pelo pagamento de diversas contas.	33:320$160
Ramal de Santa Veridiana :	
Idem, idem	54:789$812
Navegação (*Conta de capital*) :	
Idem, idem	6:605$460
Construcção (*Via ferrea*) :	
Idem, idem	8:989$629
Rodolpho Pereira :	
Pago por conta de empreitada	1:230$000
Despezas de Custeio :	
Pago por diversas contas.	12:860$567
Saldo que passa para Janeiro de 1891.	9:456$856
Rs.	3.929:284$475

Contadoria, Campinas, 11 de Março de 1891.

F. Gonçalves de Campos.
Contador.

M. P. Torres Neves.
Inspector Geral.

ANNEXO N. 5

DEMONSTRAÇÃO

DO

43.º DIVIDENDO

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

DEMONSTRAÇÃO do 43.º dividendo correspondente ao semestre de Julho a Dezembro de 1890

1890 MEZES	Receita	Despeza	Saldo	Importancia que passou do 2º semestre de 1889	Saldo total do anno de 1890	Importancia applicada ao dividendo provisorio do 1º semestre do anno	Renda liquida a distribuir	Distribuição da renda liquida: Para o 43· dividendo á razão de 27 % ao anno	Distribuição da renda liquida: Por acção integralisada	Distribuição da renda liquida: Por acção com 70 % realisados	Distribuição da renda liquida: Para o novo fundo de reserva provisorio
Janeiro......	339:043$154	118.955$036	220:088$118	67:223$051	3.424:852$727	892:712$000	2.532:140$727	2.515:444$200	27$000	18$900	16:696$527
Fevereiro....	285:174$196	173:895$065	111:279$131								
Março.......	269:132$904	120:793$494	148:339$410								
Abril........	223:585$223	117:852$229	105:732$994								
Maio........	233:678$866	116:927$414	116:751$452								
Junho.......	262:133$080	146:692$271	115:440$809								
Julho.......	357:281$236	122:907$963	234:373$273								
Agosto......	550:703$336	229:334$451	321:368$885								
Setembro....	647:751$986	137:158$384	510:593$602								
Outubro.....	744:718$656	138:773$454	605:945$202								
Novembro...	574:707$690	133:313$847	441:393$843								
Dezembro...	594:472$822	168:149$865	426:322$957								
Total do anno.	5.082:383$149	1.724:753$473	3.357:629$676								

São Paulo, 13 de Março de 1891.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

J. M. de Sampaio,
Guarda-livros.

ANNEXO N. 6

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

Senhores Accionistas,

Os membros do Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluvias vêm, na forma dos Estatutos em seu artigo 77, dar seu parecer sobre os negocios e operações da Companhia durante o anno findo em 31 de Dezembro passado.

Tendo procedido ao exame recommendado nos mesmos Estatutos, encontraram regularmente feita toda a escripturação das operações do anno, quer da via ferrea, quer da fluvial. Do mesmo modo encontraram regularmente lançado o balanço, achando exactas as contas da administração.

E, por isso, são de parecer que essas contas devem ser approvadas pela Assembléa Geral de accionistas.

O Conselho Fiscal aproveita mais uma vez o ensejo para dar um voto de louvor a todos os empregados do escriptorio, encarregados do lançamento das contas, pelo apuro e perfeição desenvolvidos por elles no serviço que lhes é attinente, não esquecendo o seu distincto Chefe.

S. Paulo, 17 de Março de 1891.

(Assignados) *Francisco Xavier Paes de Barros.*
Paulo Egydio de O. Carvalho.
Dr. Paula Machado.

ANNEXO N. 7

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

RELATIVO AOS SERVIÇOS DA VIA FERREA

I

EXTENSÃO EM TRAFEGO

Em 31 de Dezembro de 1890, a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes tinha em trafego a extensão de 450 kilometros, assim distribuidos:

VIA FERREA

Linha central de Jundiahy a Descalvado	226	kilom.
Ramal do Rio Claro	17	»
Ramal do Santa Veridiana	7	»
	250	»

VIA FLUVIAL

Do Porto Ferreira a Porto Pontal	200	»
Total em trafego	450	»

II

CONTABILIDADE

CUSTO DA ESTRADA

O capital gasto, até 31 de Dezembro de 1890, era:

Na linha ferrea em trafego, de	17.114:176$375
No ramal de Santa Veridiana, de	304:494$788
Na linha telegraphica de Jundiahy a S. Paulo, de	43:859$280
Na acquisição de terrenos em Jundiahy, de	5:024$700
Total	17.467:555$143

Durante o anno de 1890, despendeu-se, por conta do capital, a quantia de 706:589$431, assim distribuida:

Linha ferrea....	494:158$381
Ramal de Santa Veridiana.......	207:406$350
Acquisição de terrenos em Jundiahy	5:024$700
Total.......	706:589$431

Considerando as importancias acima indicadas, temos:

Custo medio, por kilometro, da via ferrea, em 31 de Dezembro de 1890	68:456$705
Custo medio, por kilometro da linha telegraphica de Jundiahy a S. Paulo, em 31 de Dezembro de 1890......................	730$988

RECEITA

A receita geral da Companhia, em 1890, foi de..................	5.082:383$149
e, em 1889, de..................	4.487:396$469
Differença para mais em 1890.	594:986$680

Além da quantia de............	5.082:383$149

arrecadaram-se mais, em 1890, as seguintes verbas escripturadas como despezas a annullar:

Materiaes cedidos a diversas companhias e a particulares..........	17:028$531
Serviços feitos por conta de diversas companhias e de particulares.	3:823$258
Quotas das despezas nas estações baldeadoras pagas pelas diversas companhias em trafego mutuo.....	109:504$310
	5.212:739$248

28

Comparação da receita geral da Companhia nos dois ultimos annos de 1890 e 1889

	1890	1889	Differenças em 1890	
			Para mais	Para menos
Receita da via ferrea do trafego	4.820:530$550	4.194:253$220	626:277$330	
Receita da via ferrea de proprios	50:064$720	(*) 11:309$000	38:755$720	
Receita da via ferrea de diversos	31:239$673	27:745$990	3:493$683	
Receita da via fluvial do trafego	129:306$680	149:393$090	....	20:086$410
Receita da via fluvial de proprios	2:139$090	608$000	1:531$090	
Receita da via fluvial de diversos	1:440$896	62:317$754	....	60:876$858
Receita do escriptorio central	47:661$540	41:769$415	5:892$125	
	5.082:383$149	4.487:396$469	675:949$948	80:963$268
Differença para mais em 1890	....	....	594:986$680	

(*) Não está incluida a receita do aluguel de carros, wagons e encerados á S. Paulo Railway.

Essa differença para mais provem principalmente do augmento nas verbas de passageiros e mercadorias, que continuam a crescer, conforme mais adiante deixaremos assignalado.

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha, de Jundiahy a Vallinhos, e a receita geral da Companhia, de então para cá, tem sido a seguinte:

ANNOS	RECEITA	Differenças por cento	
		Para mais	Para menos
1872	311:148$940		
1873	650:463$069	10,9	
1874	758:169$207	16,5	
1875	889:414$782	18,1	
1876	1.126:189$760	26,6	
1877	1.541:836$645	36,9	
1878	2.195:525$850	42,4	
1879	2.297:935$790	4,7	
1880	2.085:239$370	....	9,2
1881	2.514:466$920	20,6	
1882	2.880:373$995	14,5	
1883	2.739:948$200	....	4,9
1884	2.586:301$750	....	5,5
1885	2.812:352$950	8,7	
1886	2.977:410$510	5,9	
1887	2.922:222$693	....	1,8
1888	3.577:121$476	22,4	
1889	4.487:396$469	25,4	
1890	5.082:383$149	13,2	

Esses dados e outros constam do quadro synoptico intercalado entre esta pagina e a immediata.

A renda do anno de 1890 excedeu á de 1881 em mais do dobro.

QUADRO SYNOPTICO do trafego e movimento financeiro da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, desde o seu começo em 1872 até 31 de Dezembro de 1890

ANNOS	Extensão kilometrica media em trafego na via ferrea	Extensão kilometrica media em trafego na via fluvial	NUMERO DE passageiros transportados na via ferrea e fluvial	NUMERO DE toneladas de mercadorias transportadas na via ferrea e fluvial	RECEITA	DESPEZA	FORMAÇÃO DA RENDA LIQUIDA A DISTRIBUIR: SALDO	Juros recebidos do governo de São Paulo	Importancia indivisa no anno anterior	Importancia sujeita á liquidação no anno anterior	Importancia deduzida da destinada no anno anterior á amortisação da divida da Companhia	Importancia deduzida do fundo de reserva	TOTAL
1872	38		33.531	26.150	311:148$940	186:262$224	124:886$716	15:113$284					140:000$000
1873	45		56.212	54.968	650:463$069	269:823$154	380:639$915		[1] 255$203				380:895$118
1874	45		76.402	67.522	758:169$207	283:510$724	474:658$483		261$105	[2] 22:634$013			497:553$601
1875	58		96.614	76.362	889:414$782	365:360$766	524:054$016		642$249	8:782$743			533:479$008
1876	106		156.952	84.137	1.126:189$760	484:649$218	641:540$542		248$574	9:285$974			651:075$090
1877	155		159.706	75.600	1.541:836$645	567:156$781	[3] 974:679$864		2$287	8:638$164			[3] 983:320$315
1878	185		157.944	93.843	2.195:525$850	687:074$060	1.508:451$790		4$386	12:750$225			1.521:206$401
1879	204		165.503	95.336	2.297:935$790	747:796$839	1.550:138$951		747$518	17:674$204			1.568:560$673
1880	224		178.373	99.198	2.085:239$370	771:861$267	1.313:378$103		366$830	14:453$143		20:200$681	1.348:368$757
1881	228		177.283	122.478	2.514:466$920	877:816$909	1.636:650$011			5:388$166	38:820$833		1.680:859$010
1882	243		166.774	133.028	2.880:373$995	918:392$621	1.961:981$374			4:295$533			1.966:276$907
1883	243		161.539	160.121	2.739:948$200	1.119:230$851	1.620:717$349			4:084$913		39:238$732	1.664:040$994
1884	243		165.839	154.768	2.586:301$750	1.267:930$192	1.318:371$558		4:284$489	3:763$433		26:505$975	1.352:925$455
1885	243	43	184.837	175.278	2.812:352$950	1.155:201$514	1 657:151$436			5:214$191			1.662:365$627
1886	244	92	197.790	176.665	2.977:410$510	1.266:121$925	1.711:288$585			5:498$882			1.716:787$467
1887	250	200	231.850	175.421	2.922:222$693	1.256:820$448	1.665:402$245			4:399$123			1.669:801$368
1888	250	200	298.596	219.486	3.577:121$476	1.361:457$781	2.215:663$695			3:596$703			2.219:260$398
1889	250	200	319.401	258.679	4.487:396$469	1.746:114$388	2.741:282$081			821$870			2.742:103$951
1890	250	200	348.150	310.645	5.082.383$149	1.597:997$615	3.484:385$534		66:172$753	1:050$298			3.551:608$585

ANNOS	DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA: Dividendos — Importancia distribuida	Dividendos — Quota por acção	Relação %	Quantia indivisa que passa para o anno seguinte	Fundo de reserva	Quantia sujeita á liquidação	Restituição de juros ao governo de São Paulo	Saldo do trecho de Campinas a Rio Claro distribuido aos accionistas	Serviço da divida da Companhia	Fundo de reserva especial para occorrer a despezas extraordinarias	Serviço do emprestimo em Londres
1872	140:000$000	5$600	7.00								
1873	344:000$000	13$760	8.57	261$105	24:000$000	12:634$013					
1874	437:000$000	17$480	10 30	642$249	25:500$000	8:782$743	25:628$609				
1875	430:000$000	17$200	10.11	248$574	25:500$000	9:285$974	30:609$554	37:834$906			
1876	403:750$000	16$150	9.50	2$287	25:500$000	8:638$164	4:128$000	209:056$639			
1877	695:837$150	15$330	8.23	4$386	29:250$000	12:750$225	47:306$917	126:949$980	73:995$835		
1878	1.116:188$920	18$070	9.03	747$518	33:000$000	17:674$204	73:647$679		279:948$080		
1879	1.150:247$720	18$780	9.39	366$830	46:500$000	14:453$143	74:192$040		275:443$260	7:357$680	
1880	983:672$000	16$000	8.00		64:438$728	5:388$166			294:899$863		
1881	1.107:675$600	18$400	9.20		78:307$902	4:295$533	130:897$473		320:443$770	39:238$732	
1882	1.495:739$880	23$980	12.00		84:956$699	4:084$913			354:989$440	26:505$975	
1883	1.273:166$000	20$000	10.00	4:284$489	121:881$342	3:763$433			260:945$730		
1884	1.189:975$800	18$300	9.15		16:366$604	5:214$191			141:368$860		
1885	1 491:335$000	22$500	11.25		9:169$965	5:498$882					156:361$780
1886	1.552:680$000	19$000	9.50		12:230$404	4:399$123					147:477$940
1887	1.528:164$000	18$700	9.35		8:294$982	3:596$703					129:745$683
1888	2.095:146$000	24$300	12.15		10:340$381	821$870					112:952$147
1889	2.568:499$600	[4] 29$900	14.95	66:172$753		1:050$298					106:381$300
1890	3.408:156$200	[5] 37$000	18.50							16:696$527	126:755$858

OBSERVAÇÕES

Em 31 de Março de 1872 inaugurou-se o trecho de Jundiahy a Vallinhos.
Em 11 de Agosto de 1872 inaugurou-se Campinas.
Em 27 de Agosto de 1875 inaugurou-se Santa Barbara.
Em 30 de Julho de 1876 inaugurou-se Limeira.
Em 11 de Agosto de 1876 inaugurou-se Rio Claro.
Em 10 de Abril de 1877 inaugurou-se Araras.
Em 30 de Setembro de 1877 inaugurou-se Leme.
Em 24 de Outubro de 1878 inaugurou-se Pirassununga.
Em 15 de Janeiro de 1880 inaugurou-se Porto Ferreira.
Em 7 de Novembro de 1881 inaugurou-se Descalvado.
Em 6 de Dezembro de 1886 inaugurou-se Emas.

No segundo semestre de 1877 fez-se fusão dos interesses da linha de Jundiahy a Campinas com os de Campinas a Rio Claro e do ramal de Mogy-guassú.

Em 25 de Março de 1885 inauguraram-se as estações de Prainha, Amaral e Pulador, no Mogy-gussú.

Em Maio de 1886 inauguraram-se as estações de Cunha Bueno, Jatahy, e Cedro, em 22 de Setembro do mesmo anno as de Martinho Prado e Pinheiros, e em 10 de Janeiro de 1877 as de Jaboticabal, Pitangueiras e Pontal.

(1) Saldo do dividendo de 1871.

(2) Figuram mais 10:000$ proveniente do custo de uma locomotiva, os quaes foram retirados da despeza do custeio do anno de 1873, onde haviam sido incluidos.

(3) Foi deduzido o deficit do ramal do Mogy-guassú na importancia de 2:774$178

(4) 29$900 pelas acções integralisadas e 4$200 pelas que tinham 30 % realisados.

(5) 37$000 pelas acções integralisadas e 22$900 pelas que tinham 70 % realisados.

Consta do seguinte quadro a renda exclusiva da via ferrea, total e por kilometro, desde a inauguração do primeiro trecho da estrada, em 1872:

ANNOS	Extensão kilometrica media em trafego	Augmento por cento da extensão	RENDA		Differenças por % da renda total	
			Total	Por kilometro	Para mais	Para menos
1872	38	.....	311:101$740	8:186$888		
1873	45	18,4	645:631$916	14:347$376	107,5	
1874	45	.....	743:158$177	16:514$626	15,1	
1875	58	38,9	885:431$432	15:266$059	19,1	
1876	104	79,3	1.120:363$976	10:772$730	26,5	
1877	155	49,0	1.465:561$433	9:455$235	30,8	
1878	185	19,3	1.915:581$380	10:354$494	30,7	
1879	204	10,2	2.018:700$150	9:895$589	5,0	
1880	224	9,8	1.827:706$860	8:159$405	......	9,4
1881	228	1,8	2.190:852$950	9:609$004	19,8	
1882	243	6,6	2.523:613$350	10:385$240	15,2	
1883	243	.....	2.557:794$150	10:525$902	1,3	
1884	243	.....	2.585:623$870	10:640$427	1,1	
1885	243	.....	2.804:399$110	11:540$737	8,4	
1886	244	0,4	2.971:614$260	12:178$747	5,9	
1887	250	2,5	2.912:461$460	11:649$845	......	2,0
1888	250	.....	3.546:332$750	14:185$331	21,7	
1889	250	.....	4.233:308$210	16:933$233	19,3	
1890	250	.....	4.901:834$943	19:607$339	15,8	

Receita media da via ferrea por unidade de trabalho em 1889 e 1890

ANNO	Receita media por			
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo-kilometro	Eixo-kilometro
1889	8$570	6$450	$546	
1890	8$735	6$523	$523	$261

O movimento geral da receita da via-ferrea nos dois ultimos annos, consta do seguinte quadro:

VERBAS DE RECEITA:	Em 1890		Em 1889		Differenças em 1890	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Na quantidade	No producto
Passagens	347.444	722:981$030	318.711	629:023$410	+ 28.733	+ 93:957$620
Bagagens e encommendas	2.613	116:032$860	2.235	91:889$680	+ 378	+ 24:143$180
Animaes em trens de passageiros	4.566	12:380$900	....	9:191$950	....	+ 3:188$950
Mercadorias. Café	132.764	2.187:932$050	124.832	3.405:862$140	+ 7.932	+ 486:865$350
Mercadorias. Diversos (1)	167.907	1.704:795$440	124.289		+ 43.618	
Animaes em trens de carga	1.202	1:841$420	....	2:364$760	....	— 523$340
Telegrammas	87.262	53:998$480	....	44:092$060	....	+ 9:906$420
Armazenagens	....	4:368$070	....	3:353$250	....	+ 1:014$820
Arrecadação de impostos	....	6:452$670	....	8:475$970	....	— 2:023$300
Uso de nossa zona privilegiada	....	3:000$000	....	3:000$000		
Aluguel de estações e armazens	....	6:590$000	....	6:300$000	....	+ 290$000
Aluguel de casas	....	935$000	....	619$000	....	+ 316$000
Aluguel de salas para botequim	....	4:372$000	....	1:390$000	....	+ 2:982$000
Trens especiaes	10	1:379$000	....	27:745$990	....	+ 13:241$313
Carga e descarga de wagons	....	8:284$430	....		....	
Venda de materiaes velhos	....	26:340$190	....		....	
» » objectos não reclamados	....	3:370$763	....		....	
Multas	....	84$200	....		....	
Rendas diversas	....	1:528$720	....		....	
Aluguel de carros á S. P. R.	....	5:768$030	....	(2)		
Aluguel de wagons á S. P. R.	....	26:261$690	....			
Aluguel de encerados á S. P. R.	....	3:138$000	....			
		4.901:834$943		4.233:308$210		

(1) Comprehende o trafego de 7.657 wagons.

(2) Nos annos anteriores a 1890 sómente se considerava a differença entre o que pagavamos e recebiamos da S. P. R. pelo aluguel reciproco de carros, wagons e encerados, sendo o valor dessa differença incluido na nossa despeza. Abstrahindo destas tres verbas, *a differença para mais, na receita de 1890, foi de 633:359$913.*

As differentes verbas de receita, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento:

		Em 1890	Em 1889
Passagens		14.75	14.86
Bagagens e encommendas		2.37	2.17
Animaes		0.29	0.27
Mercadorias	Café	44.63	80.46
	Diversos	34.78	
Telegrapho		1.10	1.04
Outras rendas		2.08	1.20
		100.00	100.00

A renda dos dois ultimos annos, proveniente da transmissão de telegrammas e de transporte de passageiros, animaes, bagagens e mercadorias, póde ser assim distribuida:

		Em 1890	Em 1889
Nosso trafego..	Proprio	468:802$040	4.182:424$000
	Commum	1.949:378$200	
Trafego em transito pela nossa linha ferrea com destino a ou provindo.	Da via fluvial	229:867$620	
	Da Comp. Itatibense,	18:788$630	
	Da » Mogyana.	1.007:262$570	
	Da » Rio Claro	1.027:520$880	
	Da » Descalvadense.	98:341$240	
		4.799:962$180	4.182:424$000

Consta do seguinte quadro a receita media e por unidade de percurso, dos viajantes, bagagens, animaes e mercadorias:

DESIGNAÇÕES	1890 RECEITA POR Viajante, animal ou tonelada embarcado	1890 RECEITA POR Viajante, animal ou tonelada-kilometro
Passageiros de 1.ª Classe	3$280	$055,2
» » 2.ª »	1$648	$033,6
» em geral	2$080	$040,2
Animaes pelos trens de passageiros	2$711	$041,3
Bagagens e encommendas	44$406	$680,1
Animaes pelos trens de carga	1$532	$024,8
Mercadorias — Café	16$480	$176,3
Mercadorias — Diversos	10$153	$137,0
Mercadorias — Total	12$946	$156,6

Considerando o movimento geral do trafego, chega-se ás seguintes conclusões:

Passageiros

Houve em 1890 um accrescimo de 28.733 passagens, representando 93:957$620.

O movimento e receita dos viajantes, discriminados por classes, foi:

Passageiros	Em 1890		Em 1889		Differenças em 1890	
	Numero	Receita	Numero	Receita	No Numero	Na Receita
De 1.ª classe	92.102	302:132$030	75.831	244:520$250	16.271	57:611$780
De 2.ª »	255.342	420:849$000	242.880	384:503$160	12.462	36:345$840
Em geral . .	347.444	722:981$030	318.711	629:023$410	28.733	93:957$620

A distribuição dos passageiros em 1890, pela procedencia e destino, é a seguinte :

DE		Para nossas estações		Para outras linhas	
		Numero	Receita	Numero	Receita
Nossas estações.....	1.ª classe	40.965 ½	101:410$470	16.336	(2) 127:985$920
	2.ª »	171.847	214:703$850	24 950 ½	(2) 132:799$610
	Em geral	212.812 ½	316:114$320	41 286 ½	(2) 260:785$530
Outras linhas........	1.ª classe	13.104 ½	(1)	21.696	72:735$640
	2.ª »	26.251	(1)	32.393 ½	73:345$540
	Em geral	39.355 ½	(1)	53.989 ½	146:081$180

(1) A respectiva receita está incluida na dos passageiros de nossas estações para outras linhas.

(2) Esta receita comprehende tambem a dos passageiros de outras linhas para nossas estações.

No ultimo decennio, o numero e receita de passageiros transportados foi :

Annos	1.ª Classe		2.ª Classe		Em geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1881	37.925	147:997$220	139.358	242:741$980	177.283	390:739$200
1882	33.566	131:229$930	133.208	238:025$580	166.774	369:255$510
1883	34.412	103:476$910	127.127	251:698$520	161.539	355:175$430
1884	33.911	132:307$960	131.928	234:539$010	165.839	366:846$970
1885	40.805	135:145$230	144.032	237:735$700	184.837	372:880$930
1886	45.289	153:850$370	152.362	254:790$640	197.651	408:641$010
1887	53.429	181:263$100	178.106	293:802$560	231.535	475:065$660
1888	59.989	215:174$540	238.274	362:654$070	298.263	577:828$610
1889	75.831	244:520$250	242.880	384:503$160	318.711	629:023$410
1890	92.102	302:132$030	255.342	420:849$000	347.444	722:981$030

E' bem notavel o modo porque se tem desenvolvido o transporte de passageiros pelas nossas linhas.

Immigrantes

Foi a Companhia Paulista quem iniciou o transporte gratuito, para o interior, de immigrantes e

suas bagagens. Inaugurando esse serviço em Novembro de 1882, tem ella transportado, até 31 de Dezembro ultimo, 131.160 immigrantes, que, se tivessem pago passagens de 2ª classe, produziriam a receita total de 394:228$470.

O seguinte quadro discrimina, por annos, o numero de immigrantes transportados e a receita correspondente que deixou de ser cobrada pela Companhia :

ANNOS	Numero de immigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada
(*) 1883	2.836	9:822$390
1884	2.699	8:987$500
1885	4.633	13:960$520
1886	2.177	8:174$440
1887	16.231	46:430$720
1888	64.836	185:170$270
1889	18.981	59:976$840
1890	18.767	61:705$790
	131.160	394:228$470

(*) Comprehende tambem os mezes de Novembro e Dezembro de 1882.

Mercadorias

A distribuição dos transportes effectuados em 1890, pela procedencia e destino, consta do seguinte quadro :

DE			PARA NOSSAS ESTAÇÕES		PARA OUTRAS LINHAS	
			QUANTIDADE	RECEITA	QUANTIDADE	RECEITA
NOSSAS ESTAÇÕES	Animaes	pelos trens de passag.	2.030	4:328$160	971	(2) 5:490$810
		» » » carga..	600	910$640	115	(2) 613$030
	Total dos animaes........		2.630	5:238$800	1.086	(2) 6:103$840
	Bagagens e encommendas..		754.316 kil.	22:869$540	445.002 kil.	(2) 51:850$250
	Mercadorias	Café........	....	....	35,452.339 »	809:013$490
		Diversos.....	18,703.939 »	104:763$690	12,971.633 »	(2) 797:524$440
		Total........	18,703.939 »	104:763$690	48,423.972 »	(2) 606:537$930
OUTRAS LINHAS	Animaes	pelos trens de passag.	652	(1)	913	2:561$930
		» » » carga..	421	(1)	66	317$750
	Total dos animaes........		1.073	(1)	979	2:879$680
	Bagagens e encommendas..		554·939 kil.	(1)	858.524 kil.	41:313$070
	Mercadorias	Café........	55·404 »	271$340	97,256.530 »	1.378:647$220
		Diversos.....	63,252·506 »	(1)	72,978.915 »	802:507$310
		Total........	63,307.950 »	(1)	170,235.445 »	2.181:154$530

(1) A respectiva receita está incluida na dos transportes de nossas estações para outras linhas.
(2) Esta receita comprehende tambem a dos transportes de outras linhas para nossas estações.

Consta do seguinte quadro a quantidade de animaes, bagagens, encommendas e mercadorias transportadas no ultimo decennio:

ANNOS	Animaes		Bagagens e encommendas		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
1881	....	9:319$100	....	26:818$030	122.478	1.718:996$330
1882	....	8:405$100	....	25:918$800	133.028	2.076:094$200
1883	4.919	8:404$340	....	27:989$950	160.121	2.120:722$940
1884	4.321	8:707$820	....	30:750$100	154.768	2.130:832$520
1885	5.766	8:912$770	....	40:120$690	175.278	2.334:005$750
1886	5.610	9:657$790	....	50:208$630	173.845	2.453:851$610
1887	7.004	11:963$540	1.437	63:009$250	169.998	2.256:912$740
1888	6.701	11:358$500	1.559	71:443$470	213.111	2.825:335$830
1889	7.071	11:556$710	2.235	91:889$680	249.121	3.405:862$140
1890	5.768	14:222$320	2.613	116:032$860	300.671	3.892:727$490

Considerando separadamente o café, temos :

ANNOS	Quantidade em toneladas	Quantidade em saccas de 60 kilos	Receita
1881	64.270	1.071.166	
1882	71.133	1.185.550	
1883	93.541	1.559.016	
1884	87.842	1.464.033	
1885	97.977	1.632.950	
1886	93.984	1.566.400	
1887	73.451	1.224.183	
1888	86.753	1.445.883	
1889	124.832	2.080.533	
1890	132.764	2.212.736	2.187:932$050

O café transportado em 1890, pela nossa via ferrea, teve a seguinte procedencia :

De nossas estações para outras linhas

	Quantidade em		Receita
	Kilos	arrobas	
Louveira	389.813	25.998	1:585$240
Rocinha	856.966	57.131	4:125$550
Vallinhos	4.067.817	271.188	26:556$250
Campinas	3.330.701	222.047	30:225$280
Boa Vista	20.700	1.380	221$910
Rebouças	334.113	22.274	4:692$830
Santa Barbara	80.471	5.365	1:353$540
Tatú	486.301	32.420	9:022$370
Limeira	3.885.255	259.017	79:989$470
Cordeiros	1.093.752	72.916	25:605$120
Santa Gertrudes	1.101.875	73.458	25:928$980
Rio Claro	1.984.549	132.303	50:666$620
Remanso	576.423	38.428	13:091$760
Araras	1.299.424	86.628	33:478$740
Guabiroba	1.165.365	77.691	31:938$010
São Bento	471.087	31.405	13:641$770
Leme	2.448.996	163.267	74:715$460
Pirassuuunga	1.696.811	113.120	54:190$010
Emas	2.584.316	172.288	82:557$060
Porto Ferreira	4.358.330	290.556	131:091$600
Descalvado	3.219.277	214.619	114:335$920
Somma	35.452.339	2.363.489	809:013$490

De outras linhas para nossas estações

	Quantidade em		Receita
	Kilos	arrobas	
Fluvial C. P.	2.115	141	16$160
Mogyana	18.027	1.202	132$370
Rio Claro	2.236	149	48$720
Ituana	598	40	6.590
Itatibense	32.428	2.162	67$500
Somma	55.404	3.694	271$340

De outras linhas para outras linhas

	Quantidade em		Receita
	Kilos	arrobas	
Fluvial C. P.	5.268.810	351.254	131:691$320
Descalvadense	2.384.506	158.967	84:752$910
Rio Claro	23.937.786	1.595.853	592:091$460
Mogyana	61.864.315	4.124.288	561:279$620
Itatibense	3.801.113	253.407	8:831$910
Somma	97.256.530	6.483.769	1.378:647$220
Total geral	132.764.273	8.850.952	2.187:932$050

Confrontando as differentes verbas de receita do anno de 1890, comprehendidas sob a denominação geral de mercadorias, verifica-se os seguintes resultados :

Bagagens e encommendas.—Houve no anno de 1890, sobre o anterior, um augmento de 378 toneladas no peso, e de 24:143$180 na receita. No periodo decennal, a respectiva receita tornou-se mais de 4 1/2 vezes maior.

Animaes.— No anno de 1890, augmentou de 3:188$950 a receita de animaes transportados nos trens de passageiros, diminuindo de 523$340 a receita dos despachados pelos trens de carga. No periodo de dez annos, de 1881 a 1890, pouco tem crescido o transporte de animaes, que ainda se faz em muito pequena escala pelas linhas desta Companhia.

Mercadorias.—Continúa a crescer o trafego de mercadorias, tanto no sentido de exportação, como no de importação. Comparados os dois ultimos annos, nota-se o augmento de 7.932 toneladas de café e de 43.618 de diversos, representando a differença, para mais, na receita, de 486:865$350.

No algarismo de 1890, está incluido o trafego por vagões.

A receita total de mercadorias no periodo de dez annos, de 1881 a 1890, foi em constante crescimento, sendo, no ultimo anno, superior ao dobro da do primeiro anno do decennio considerado.

Em igual proporção, augmentou o peso transportado.

Quanto ao café, que, no anno de 1890, representa 44 % das mercadorias transportadas, tem tambem sido notavel o augmento havido annualmente.

Em 1890, o numero de toneladas excedeu de 7.932 sobre ás do anno anterior. Corresponde este excesso a 132.203 saccas de 60 kilos.

Segundo os dados que colhemos nos anteriores relatorios, a quantidade de café transportado em 1881 foi de 64.270 toneladas, ou 1.071.166 saccas.

Havendo sido esse transporte, em 1890, de 132.764 toneladas, ou 2.212.736 saccas, verifica-se que a quantidade de café transportado em 1890 excede á do anno de 1881 em mais do dobro.

São pouco sensiveis as differenças nas diversas outras verbas de receita, como mostra o respectivo quadro em que todas são assignaladas.

Dentre ellas, salientam-se as concernentes ao telegrapho e ao aluguel de salas para botequim.

Na primeira, observa-se o augmento de 9:906$420, proveniente do maior numero de telegrammas transmittidos E' serviço que tem rapidamente crescido, conforme indicaremos mais adiante.

A receita da segunda mostra, em 1890, comparada com a de 1889, a differença, para mais, de 2:982$000, devida principalmente a melhor remuneração obtida em concurrencia publica pelos commodos cedidos nas estações de Campinas, Cordeiro e Rio Claro para estabelecimento dos botequins.

Os annexos n.º 1 a 7 dão esclarecimentos mais detalhados sobre o movimento e receita da via ferrea.

Despeza

A despeza geral da Companhia, fóra o serviço da divida em Londres, foi em 1890	1.597:997$615
e em 1889	1.746:114$388
Differença para menos em 1890 . .	148:116$773

Comparação da despeza geral da Companhia, nos dois ultimos annos:

Verbas de despeza	1890	1889	Differenças em 1890	
			Para mais	Para menos
Escriptorio central	104:680$987	73:716$288	30:964$699	
Via ferrea	1.312:593$400	1.522:791$531	....	210:198$131
Via fluvial	180:723$228	149:606$569	31:116$659	
	1.597:997$615	1.746:114$388	62:081$358	210:198$131
Differença para menos em 1890	....	....	148:116$773	

A despeza geral da Companhia, com exclusão da concernente ao serviço da divida em Londres, a começar de 1872, data da inauguração do trafego, consta do seguinte quadro:

ANNOS	DESPEZA	Differenças por cento	
		Para mais	Para menos
1872	186:262$224		
1873	269:823$154	44,8	
1874	283:510$724	5,0	
1875	365:360$766	28,7	
1876	484:649$218	32,6	
1877	567:156$781	17,0	
1878	687:074$060	21,1	
1879	747:796$839	8,8	
1880	771:861$267	3,2	
1881	877:816$909	13,7	
1882	918:392$621	4,6	
1883	1.119:230$851	21,8	
1884	1.267:930$192	13,2	
1885	1.155:201$514	....	8,8
1886	1.266:121$925	9,6	
1887	1.256:820$448	....	0,7
1888	1.361:457$781	8,3	
1889	1.746:114$388	28,2	
1890	1.597:997$615	....	8,5

Tendo sido a receita geral da Companhia em 1890............ 5.082:383$149
e a despeza geral.............. 1.597:997$615

a renda liquida, foi............ 3.484:385$534

RELAÇÃO DA DESPEZA PARA A RECEITA 31.44 %

E' esta a maior renda liquida que a Companhia tem tido, conforme o attesta o quadro immediato:

ANNOS	Renda liquida	Differenças por cento	
		Para mais	Para menos
1872	124:886$716		
1873	380:639$915	204.8	
1874	474:658$483	24.7	
1875	524:054$016	10.4	
1876	641:540$542	22.4	
1877	974:679$864	51.9	
1878	1.508:451$790	54.7	
1879	1.550:138$951	2.7	
1880	1.313:378$103	....	15.3
1881	1.636:650$011	24.6	
1882	1.961:981$374	19.8	
1883	1.620:717$349	....	17.4
1884	1.318:371$558	....	18.6
1885	1.657:151$436	25.6	
1886	1.711:288$585	3.2	
1887	1.665:402$245	....	2.6
1888	2.215:663$695	33.0	
1889	2.741:282$081	23.7	
1890	3.484:385$534	27.2	

O quadro synoptico, a que já nos referimos, dá a conhecer a distribuição da renda liquida nos diversos annos, desde 1872. Alguns dados desse quadro são representados graphicamente no desenho junto.

A despeza total da via ferrea foi:

Em 1890.................... 1.312:593$400
Em 1889..................... 1.522:791$531

Differença para menos em 1890.... 210:198$131

A despeza de 1890 descrimina-se assim:

Administração e contabilidade...	50:853$910
Almoxarifado................	18:637$680
Trafego....................	301:258$828
Telegrapho e telephone........	66:840$690
Locomoção..................	504:240$989
Via Permanente............	288:426$736
Custeio da estação de Jundiahy.	8:718$390
Contadoria central...........	6:947$240
Annuncios, sellos e telegrammas.	1:073$100
Transporte dos mansageiros em bonds..................	780$000
Diversas despezas...........	1:741$758
Aluguel de carros...........	7:876$940
Aluguel de vagões.........	42:983$090
Aluguel de encerados.......	1:567$210
Reclamações................	2:917$880
Impostos..................	5:369$167
Tratamento de empregados.....	2:359$800
Total................	1.312:593$400

A despeza propria do custeio da via ferrea foi:

Em 1890................	1.249:519$313
Em 1889................	1.259:884$369
Differença para menos em 1890.	10:365$056

A despeza de 1890, distribue-se assim, pelas diversas repartições;

VERBAS DE DESPEZAS	Pessoal	Material	Outras despezas	Total
Administração e Contabilidade..	48:009$660	2:844$250	9:762$090	60:616$000
Almoxarifado...	18:026$000	611$680	....	18:637$680
Trafego........	243:139$660	58:119$168	9:108$390	310:367$218
Telegrapho e telephone.......	51:316$740	15:498$950	415$000	67:230$690
Locomoção.....	196:595$936	307:645$053	....	504:240$989
Via Permanente.	191:780$058	96:646$678	....	288:426$736
Total.......	748:868$054	481:365$779	19:285$480	1249:519$313

DIAGRAMMA

indicando o trafego e movimento financeiro da COMPANHIA PAULISTA *de Vias Ferreas e Fluviaes desde o anno de 1872 a 1890.*

ESCALA EM MILLIMETROS

Receita

Relação por cento de dividendo.

Toneladas de Mercadorias

Despeza

Passageiros

1812 1873 1874 1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888 1889 1890

ESCALA:

para Receita .... 1 millimetro = 20 Contos.
„ Relação por cento .... 1 „ = 1/10 por cento.
„ Toneladas de mercadorias 1 „ = 2000 Toneladas.
„ Passageiros .... 1 „ = 4000 Passageiros.
„ Despeza .... 1 „ = 20 Contos.

Quadro comparativo da despeza de custeio de cada uma das repartições em 1890 e 1889

VERBAS DE DESPEZAS	1890	1889	Differenças em 1890	
			Para mais	Para menos
Administração e Contabilidade	60:616$000	(1) 37:116$840	42:136$840	
Almoxarifado	18:637$680			
Trafego	310:367$218	326:892$731	50:705$177	
Telegrapho e telephone	67:230$690			
Locomoção	504:240$989	408:058$810	96:182$179	
Via Permanente	288:426$736	487:815$988	......	199:389$252
	1.249:519$313	1.259:884$369	189:024$196	199:389$252
Differença para menos em 1890	....	....	10:365$056	

(1) Não está incluida a despeza com a Contadoria central.

A differença, para mais, na administração, contabilidade e almoxarifado, provém do augmento nos vencimentos do pessoal superior, e da reorganisação do serviço da fiscalisação da receita por parte da nossa Contadoria, cujo pessoal teve de ser muito elevedo.

Concorreu tambem para accrescer, em 1890, as indicadas verbas de despeza o augmento de 25 °/o nos mezes de Abril e Maio, sobre os vencimentos de todo o pessoal que trabalhou em Campinas.

A causa da differença nas outras verbas de despeza será assignalada quando de cada uma dellas tratarmos especialmente.

Comparando as despezas de custeio separadamente, pessoal e material, nos dois ultimos annos, temos :

VERBAS	1890	1889	Differenças em 1890	
			Para mais	Para menos
Pessoal.........	748:868$054	746:688$738	2:179$316	
Material........	481:365$879	505:053$881	....	23:688$002

A despeza de custeio, por kilometro de linha em trafego, foi :

Em 1890	4:998$077
Em 1889	5:039$537
Differença para menos em 1890.	41$460

Consta do seguinte quadro a distribuição da despeza kilometrica de custeio pelas differentes repartições:

Verbas de Despeza	1890		1889	
	Despeza por kilometro	Relação % da despeza total	Despeza por kilometro	Relação % da despeza total
Administração e contabilidade...........	242$464	4.9	148$467	2.9
Almoxarifado.........	74$550	1.5		
Trafego..............	1:241$469	24.8	1:307$571	26.0
Telegrapho e telephone	268$923	5.4		
Locomoção...........	2:016$964	40.3	1:632$235	32.4
Via Permanente.......	1:153$707	23.1	1:951$264	38.7
	4:998$077	100.0	5:039$537	100.0

A renda da via ferrea, em 1890, tendo sido de.............. 4.901:834$943
e a despeza de custeio de........ 1.249:519$313

o saldo foi de................ 3.652:315$630
que comparado com o de 1889 de. 2.973:423$841

mostra a differença, para mais, de. 678:891$789

A relação de despeza de custeio para a receita foi:

Em 1890.............. 25.5 %
Em 1889............... 29.7 %

Considerando a receita e despeza total da via ferrea, essas relações por cento ficam alteradas pelas seguintes:

Em 1890............... 26.8 %
Em 1889............... 35.9 %

O seguinte quadro mostra a renda da via ferrea, a despeza do custeio, o saldo, e o coefficiente de trafego, desde 1872, em que começou a ser trafegada a estrada:

ANNOS	Receita da via ferrea	Despeza do custeio	SALDO	Coefficiente de trafego
1872	311:101$740	182:152$194	128:949$546	58.6
1873	645:631$916	248:003$619	397:628$297	36.8
1874	743:158$177	274:841$219	468:316$958	35.6
1875	885:431$432	357:490$141	527:941$291	40.4
1876	1.120:363$976	474:299$977	646:063$999	42.3
1877	1.465:561$433	543:806$325	921:755$108	37.1
1878	1.915:581$380	667:300$460	1.248:280$920	34.8
1879	2.018:700$150	715:717$411	1.302:982$739	35.0
1880	1.827:706$860	698:939$704	1.128:767$156	38.3
1881	2.190:852$950	838:418$377	1.352:434$573	38.2
1882	2.523:613$350	891:727$630	1.631:885$720	35.3
1883	2.557:794$150	1.061:720$660	1.496:073$490	41.5
1884	2.585:623$870	1.058:942$610	1.526:681$260	40.9
1885	2.804:399$110	1.105:021$370	1.699:377$740	39.4
1886	2.971:614$260	1.217:639$070	1.753:975$190	40.9
1887	2.912:461$460	1.205:377$230	1.707:084$230	41.8
1888	3.546:332$750	1.291:035$930	2.255:296$820	36.4
1889	4.233:308$210	1.259:884$369	2.973:423$841	29.7
1890	4.901:834$943	1.249:519$313	3.652:315$630	25.5

Nos dados de renda e despeza dos annos de 1885 a 1888, foram tambem incluidas as quotas correspondentes á Via Fluvial, que não eram discriminadas das da via ferrea.

O seguinte quadro mostra a distribuição da despeza pelas differentes unidades:

Unidades		DESPEZA			
		Total (1)		De custeio	
		A	B	A	B
Trem kilometro		2$526	2$485	2$226	2$191
Locomotiva kilometro		1$909	1$886	1$683	1$662
Vehiculo kilometro		$151.9	$151 3	$134 0	$133.4
Eixo kilometro		$075.9	$075.6	$066 9	$066.6
Passageiro kilometro	C	$017.4	$015.5	$015 4	$013.6
	D	$020.7	$019.6	$018 3	$017 3
Animal kilometro em trens de passageiros	C	$033.5	$033.4	$029.6	$029.4
	D	$016.6	$015 7	$014.6	$013 8
Tonelada kilometro de bagagens e encommendas	C	$367.7	$341.7	$324.4	$301 3
	D	$041.5	$039.3	$036.6	$034.6
Tonelada kilometro de mercadorias, incluindo animaes em trens de carga	C	$041.6	$040.2	$036.7	$035.4
	D	$041.5	$039.3	$036.6	$034.6

(1) Consideramos a despeza total da via ferrea e do escriptorio central.
(A) Consideramos sómente os transportes retribuidos,
(B) Consideramos todos os transportes effectuados, inclusive os gratuitos em serviço da companhia.—Na determinação do custo dos transportes sobre a letra C, consideramos a despeza em relação aos respectivos vehiculos-kilometro.

Na determinação do custo dos transportes sobre a letra D, consideramos a despeza em relação ao peso util transportado, equiparando cada passageiro a 500 kilos de carga.

Não podemos, por falta de dados, determinar o custo dos transportes, considerando a despeza em relação aos respectivos pesos brutos (morto e util) rebocados.

Reclamações

Durante a anno de 1890, foram pagas setenta e cinco reclamações por faltas e avarias em mercadorias e bagagens, na importancia total de 2:917$880, da qual cabe 1:325$770 a despachos do anno de 1889.

Das setenta e cinco reclamações foram pagas nove unicamente por esta Companhia na importancia de 1:241$180. Do pagamento das sessenta e seis restantes compartilhou a S. Paulo Railway, sendo de 4:088$890 o valor total reclamado, e de 1:676$700 a quota paga pela Companhia Paulista.

No total das reclamações figuram trinta e oito que se referem a avarias em 48 saccas de café e a faltas de 68 saccas. As trinta e sete restantes são relativas a perdas e avarias de diversos volumes de importação.

Pessoal

O pessoal da Administração central e contabilidade era, em 31 de Dezembro, de 26 pessoas, a saber:

ADMINISTRAÇÃO

Inspector Geral.....	1	
Secretario	1	Este pessoal faz tambem a estatistica do movimento.
Auxiliar...........	1	
Servente	1	
	4	

Contabilidade

Contador	1
Ajudante do Contador.	1
Pagador............	1
Escripturarios e praticantes	9
	12

Almoxarifado

Almoxarife	1
Escripturarios e praticantes	3
Recebedor de materiaes.	1
Feitor e trabalhadores.	5
	10

III

TRAFEGO

Movimento

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS

O seguinte quadro dá o numero e o percurso kilometrico dos trens em 1890:

TRENS	Jundiahy a Campinas		Campinas a Cordeiro		Cordeiro a Descalvado		RAMAES DE Rio Claro		RAMAES DE S. Veridiana	
	Numero	Percurso kilom.	Numero	Percurso kilom.	Numero	Percurso kilom.	Numero	Percurso kilom.	Numero	Percurso kilom.
De viajantes	1.940	87.300	888	63.936	730	65.700	888	15.096		
Mixto	......	......	150	10.800	830	22.140	150	2.550	100	800
De carga	2.406	108.270	1.586	114.192	694	62.568	438	7.446	34	352
De serviço	67	3.015	34	2.448	27	2.780	24	408	30	400
N. e percurso dos trens	4.413	198.585	2.658	191.376	2.281	153.188	1.500	25.500	164	1.552
A media diaria do numero e percurso kilometrico dos trens, foi	12.1	544	7.3	525	6.2	420	4.1	70	0.4	4

O resumo do numero e percurso kilometrico dos trens, durante os annos de 1890 e 1889, foi:

TRENS	Em 1890		Em 1889		Differenças em 1890	
	Numero	Percurso	Numero	Percurso	No Numero	No Percurso
De viajantes....	2.828	232.032	......	....	......	....
Mixtos.........	980	27.290	......	....	......	....
De cargas......	5.258	301.828	......	....	......	....
De serviço......	67	9.051	......	....	......	....
Total......	9.133	570.201	6.444	493.934	2.689	76.267

Na nossa linha os diversos vehiculos fizeram, durante o anno de 1890, o percurso total de 9.361.946 kilometros, assim distribuidos:

Carros de passageiros.....	2.069.063	kilometros
Breaks para correio, guardas-trem e bagagens........	412.998	»
Vagões de animaes.......	66.131	»
Vagões de mercadorias, carregados...............	5.114.746	»
Vagões de mercadorias, vasios..................	1.699.008	»
Total.......	9.361.946	

O percurso dos eixos foi de 18.745.018 kilometros.

O percurso total dos vehiculos-kilometro na nossa linha é assim distribuido:

Kilometros percorridos pelos vehiculos		
Da Companhia Paulista	Da S. Paulo Railway	De ambas as Companhias
5.254.897	4.107.049	9.361.946

Os diversos vehiculos da Companhia Paulista fizeram tambem um percurso de 2.573.008 kilometros na linha da S. Paulo Railway, ficando assim elevado a 7.827.905 kilometros o percurso effectivo dos nossos carros e vagões, durante o anno de 1890.

No percurso total estão incluidos 37.410 vehiculos-kilometro de serviço.

Utilisação dos trens e vehiculos no transporte de viajantes, bagagens e animaes, conduzidos em trens de passageiros:

SERVIÇOS				Numero	Percurso kilometrico
Viajantes	Pagando		1.ª classe	92.102	5.470.903
			2.ª classe	255.342	12.514.743
			Em geral	347.444	17.985.646
	Gratis	Immigrantes	2.ª classe	18.767	1.564.786
		Passes dados á pedido de outras Companhias e em serviço da navegação e do ramal de Santa Veridiana	1.ª classe	1.560	123.811
			2.ª classe	2.020	252.933
			Em geral	3.580	376.744
		Passes dados a empregados da Companhia em serviço, e a pessoas de suas familias	1.ª classe	1.484	108.303
			2.ª classe	2.346	139.150
			Em geral	3.830	247.453
	Numero total		1.ª classe	95.146	5.703.017
			2.ª classe	278.475	14.471.612
			Em geral	373.621	20.174.629
Percurso kilometrico medio de um viajante			1.ª classe	59.9	
			2.ª classe	51.9	
			Em geral	54.0	
Numero medio de viajantes por trem-kilometro			1.ª classe	21.3	
			2.ª classe	53.9	
			Em geral	75.2	
Numero medio de viajantes em geral por carro-kilometro				9.7	

SERVIÇOS		Quantidade	Percurso kilometrico
Animaes transportados em trens de passageiros	Pagando.	4.566	299.451
	Gratis. .		
	Total . .	4.566	299.451
Percurso kilometrico medio de um animal.		65.5	
Numero medio de animaes por trem-kilometro		1.1	
Numero medio de animaes por vagões-kilometro		4.5	
Bagagens e encommendas . . .	Pagando.	2.612.781	170.588.690
	Gratis. .	125.050	12.250.961
	Total . .	2.737.831	182.839.651
Percurso kilometrico medio de um kilo. .		66.0	
Numero medio de kilos por trem kilometro.		707.8	
Numero medio de kilos por carro kilometro.		442.6	

Utilisação dos trens e vagões no transporte de mercadorias

			Quantidade em toneladas	Percurso kilometrico
Mercadorias	Café		132.764	12.404.547
	Diversos	Pagando. . . .	167.907	12.444.482
		Gratis.	10.017	770.494
		Total	310.688	25.619.523
	Animaes em trens de carga	Pagando 1.202	240	14.760
		Gratis.		
		Total . . 1.202	240	14.760
	Total das mercadorias em toneledas. .		310.928	25.634.283
Percurso kilometrico medio de uma tonelada de mercadoria	Café		93.4	
	Diversos, incluindo animaes.	Pagando.	74.2	
		Gratis . .	76.9	
	Em geral		82.5	
Numero medio de ·toneladas por trem kil.			77.8	
Numero medio de toneladas por vagões kilometro carregado			5.0	
Numero medio de toneladas por vagões kilometro carregado e vazio			3.7	
Relação °/₀ entre o percurso dos vagões vasios e o percurso total.			33.2	
Relação °/₀ entre o numero de toneladas kilometro e a capacidade media dos vagões carregados			62.5	
Relação °/₀ entre o numero de toneladas kilometro e a capacidade media dos wagões carregados e vazios.			46.2	

Horario dos trens

A 1.º de Fevereiro de 1891 começou a vigorar o novo horario, organisado de accordo com as demais Companhias.

Estabeleceu-se mais um trem diario de S. Paulo para o interior, visto a grande affluencia de passageiros não permittir que fossem todos conduzidos reunidamente como até então se fazia.

O primeiro trem que parte de S. Paulo vae directamente a Rio Claro, trazendo passageiros com destino ás estações extremas da Mogyana, ás de todas as linhas da Rio Claro Railway, e ás nossas até Rio Claro.

Pelo segundo trem são conduzidos os passageiros para os diversos ramaes da Mogyana, áquem de Casa-Branca, e para as nossas estações que ficam além da de Cordeiro.

Como era natural, fizemoso primeiro trem servir aos pontos mais distantes, satisfazendo tambem aos justos desejos da Rio Claro Railway, que dizia ser-lhe prejudicial, em todos os sentidos, a chegada de nossos trens á sua estação inicial, depois do meio dia.

A volta faz-se do mesmo modo. O trem que parte de Campinas as 12 h. 27' leva os passageiros do Descalvado e das outras estações do tronco; o das 3 h. 15' conduz os passageiros de Campinas e dos diversos ramaes da Mogyana que tem entroncamento antes de Casa-Branca.

Conforme acceitou a Rio Claro Railway, foi fixada para 1 h. 25' da tarde a partida do trem que deve conduzir, da nossa estação do Rio Claro a S. Paulo, os passageiros da zona do Oeste do Estado, cortada pelas extensas linhas d'aquella Companhia.

Afim de não cortar a communicação diaria de nossa estação do Rio Claro com todas as que ficam

situadas além da de Cordeiro, fomos obrigados a estabelecer um trem mixto entre as estações nomeadas, o qual chega á segunda, antes da passagem do P 2 com destino a Descalvado.

Pelo antigo horario, o trem de passageiros partia diariamente do Rio Claro ás 9 h. 15' e nas terças, quintas e sabbados corriamos um segundo a 1 h. 15' da tarde em communicação com o trem do ramal do Jahú. O novo horario serve melhor ás importantes zonas em trafego e em construcção da Rio Claro Railway, porquanto permitte.

Que os passageiros das estações extremas partam quatro horas mais tarde, circumstancia de alto valor, desde que a Rio Claro Railway está cada vez mais se estendendo para o interior;

Que os viajantes do ramal do Jahú tenham communicação diaria e directa com a Capital do Estado, como desde muito tem sido reclamado.

A machina que fazia o antigo trem, chamado do Jahú, que de Rio Claro vinha até Campinas, onde chegava ás 3 h. 20', voltava meia hora depois para a estação de partida, com um trem mixto.

Por falta de material rodante tivemos de supprimir esse trem, que, embora com pequena frequencia, prestava serviços aos moradores da região entre Campinas e Rio Claro.

Contamos, porém, restabelecer esse trem, em melhores condições, logo que cheguem as locomotivas e carros que, desde muito, foram encommendados.

O novo horario veio melhorar o serviço do trafego, permittindo que todos os trens possam correr, de Campinas em diante, pelos respectivos horarios.

Modificação nas tarifas

Foram reduzidos de modo sensivel os preços das passagens, a começar de 1.º de Fevereiro do corrente

anno. Regulam essas tarifas as taxas kilometricas de 50 réis para os passageiros de primeira classe e de 30 réis para os de segunda. Na estrada de ferro, Central do Brazil, antiga D. Pedro II, e na S. Paulo Railway, os valores dessas taxas são de 50 e 25 réis, conforme a classe.

Em média, a reducção feita na nossa linha no custo das passagens póde ser avaliada em 25 % na primeira classe, e em 12 % na segunda.

Tem ella nos diversos trechos da estrada os seguintes valores:

TRECHOS	1.ª Classe	2.ª Classe
De Jundiahy a Campinas .	30 %	16 %
» Campinas a Rio Claro.	de 28 a 22 %	de 14 a 6 %
» Cordeiro a Descalvado.	20 %	6 %

Estudamos novas e importantes modificações nas tarifas, que em breve sujeitaremos á illustrada apreciação da directoria da Companhia.

Telegrapho

APPARELHOS, POSTES E ACCESSORIOS

Os apparelhos em serviço são de Wheahstone, com bobinas de inducção, que tem o grande inconveniente de não registrar as communicações trocadas, como acontece com o systema Morse. As pilhas empregadas são de Leclanché.

Todos os postes são de trilhos usados, com braçadeiras de ferro fundido para um ou mais isoladores, dos quaes existem assentados diversos typos.

O seguinte quadro indica o numero de apparelhos, pilhas, postes e isoladores em serviço, e tambem a extensão das linhas telegraphicas e dos respectivos fios:

		Distancia em kilometros	Numero		Quantidade		Extensão kilometrica dos fios
			dos apparelhos	das pilhas	de postes	de isoladores	
Linha ferrea	Jundiahy a Campinas	45	15	600	600	3.600 (1)	270 (1)
	Campinas a Cordeiros	72	11	440	1.008	3.024	216
	Cordeiros a Rio Claro	17	6	170	193	579	51
	Cordeiro a Descalvado	108	12	470	1.530	3.060	216
	Ramal de Santa Veridiana	8	2	60	77	154	16
Linha de Jundiahy a S. Paulo		60	7	270	672	2.016 (2)	180 (2)
		310	53	2.010	4.080	12.433	949

(1) Estão incluidos 600 isoladores para a linha do Governo e 600 para a telephonica, cujos fios têm a extensão kilometrica de 90.

(2) Estão incluidos 672 isoladores para a linha do Governo, sendo de 60 a extensão kilometrica do fio.

Linhas telegraphicas

Terminou em Junho o assentamento de um terceiro fio entre as estações de Campinas e Rio Claro, passando pela de Cordeiro.

Havendo a Companhia cedido ao Governo um fio entre Campinas e S. Paulo, foi mister correr outro para o nosso serviço no trecho de Jundiahy a Campinas, que, incluindo aquelle, conta já seis linhas. Uma dellas serve para communicações telephonicas.

A Companhia tem 9 linhas telegraphicas de 0.^{m}004, dispostas conforme indica o quadro seguinte:

Numero das linhas	Pontos servidos pelas diversas linhas
1	S. Paulo, Jundiahy Paulista e Campinas.
2	S. Paulo, Jundiahy Paulista, Campinas, Cordeiro e Rio Claro.
3	Todas as estações de Jundiahy a Campinas.
4	Agencia Cidade, Jundiahy da S. Paulo Railway e Campinas.
5	Todas as estações de Campinas a Rio Claro.
6	Campinas, Tatú, Limeira, Cordeiro e Rio Claro.
7	Todas as estações de Cordeiro a Descalvado.
8	Cordeiro, Pirassununga, Porto Ferreira e Descalvado.
9	Laranja Azeda e Emas.

Além destas nove linhas telegraphicas, correm nos postes da Companhia, um fio do Governo entre São Paulo e Campinas, e outro para o serviço telephonico da Companhia entre Jundiahy e Campinas.

Para attender ao serviço, sempre crescente, do telegrapho, urge que assentemos mais duas linhas, a saber:

De Campinas a Descalvado, servindo tambem a Cordeiro, Pirassununga e Porto Ferreira;

De Jundiahy S. P. R. a Campinas, tocando unicamente em Louveira.

Transmissões telegraphicas

Durante o anno transmittiram-se 167.697 telegrammas com 3.641.273 palavras, cuja distribuição consta do seguinte quadro que tambem indica a receita arrecadada:

DESIGNAÇÃO	Numero de		RENDA
	telegrammas	palavras	
Trafego proprio.	30.497	517.538	19:815$690
» extranho.	38.493	641.640	23:830$310
» em transito	18.272	282.591	10:352$480
Total	87.262	1.441.769	53:998$480
Em serviço da Companhia ...	80.435	2.199.504	
Total geral . .	167.697	3.641.273	

Os telegrammas em serviço da Companhia correspondem a uma renda ficticia, que póde ser, approximadamente, computada em 73:000$000.

A receita proveniente do telegrapho, no ultimo decennio, foi:

ANNOS	RENDA	AUGMENTO	DIMINUIÇÃO
1881	16:330$950		
1882	15:650$140	....	680$810
1883	17:931$640	2:281$500	
1884	19:320$170	1:388$530	
1885	17:516$170	....	1:804$000
1886	20:638$020	3:121$850	
1887	26:360$390	5:722$370	
1888	31:807$630	5:447$240	
1889	44:092$060	12:284$430	
1890	53:998$480	9:906$420	

Serviço telephonico

Mantem a Companhia, para o serviço da via ferrea, dois centros telephonicos, distantes de 45 kilometros, sendo um na Estação de Campinas e outro na de Jundiahy Paulista.

Estão elles ligados por um fio que corre nos postes telegraphicos.

Aquelle centro está tambem em communicação com a Empreza Telephonica da cidade de Campinas, e este com a nossa residencia em Jundiahy e com a Estação da S. Paulo Railway.

O centro de Campinas dá communicação para as linhas e apparelhos telephonicos installados nos seguintes pontos, que se podem corresponder entre si:

Escriptorio do Inspector Geral e do Chefe da locomoção,
Escriptorio do Chefe do trafego,
Residencia do Chefe do trafego,
Residencia do Chefe da locomoção,
Officinas,
Almoxarifado,

Empreza Telephonica e todos os seus assignantes,

Jundiahy Paulista.

Assim podemos, por intermedio do centro de Jundiahy Paulista, conversar de nossa casa para qualquer dos pontos acima indicados.

Achando-se collocado, junto do nosso centro telephonico em Campinas, o da Companhia Mogyana, obtem-se, sempre que se faz necessario, prompta communicação de qualquer dos nossos apparelhos telephonicos, com os diversos d'aquella Companhia, e vice-versa.

A linha telephonica de Jundiahy a Campinas funcciona muito bem, apezar da forte inducção dos fios telegraphicos assentados nos mesmos postes.

Luz electrica

Tem continuado a funccionar satisfactoriamente o serviço de illuminação electrica da estação de Campinas.

Nas officinas foi collocada uma nova dynamo Gramme (typo superior) destinada ao serviço de cinco lampeões de arco de Brockie-Pell, que foram montados sobre postes de trilhos, na explanada da estação para facilitar o serviço da manobra, que se prolonga até horas adiantadas da noite.

Era uma necessidade urgente essa illuminação porquanto o importante serviço de manobra, feito apenas sob a luz de lampeões ordinarios de azeite, offerecia serias difficuldades e imminentes perigos.

Sendo insufficiente o numero de cinco lampadas electricas já assentadas, foram encommendadas mais cinco, com as quaes ficará muito bem illuminada toda a area da estação de Campinas destinada ao serviço de manobras.

As duas dynamo existentes são movidas, cada uma, por uma machina rotativa a vapor do syste-

ma Beauchamp Tower, que actúa directamente sobre o eixo da armadura da dynamo, com uma velocidade de 250 rotações por minuto.

Destas machinas uma trabalha durante o dia para a carga dos accumuladores, e a outra, á noite, durante todo o tempo das manobras.

As lampadas de incandescencia, do typo Edison-Swan, são alimentadas pela corrente de uma bateria composta de 26 accumuladores, systema Faure, havendo mais dois de reserva.

Todos os conductores são aereos. Foram, porém, encommendados conductores subterraneos, do systema Siemens, para a canalisação dos lampeões de arco.

Existem collocadas oitenta e tres lampadas de incandescencia, distribuidas pela plataforma e pelos diversos compartimentos da estação, representando um poder illuminante total de 159,7 carcels. Destas, porém, são accesas regularmente todas as noites, sómente trinta e quatro, com a intensidade total de 58.8 carcels.

Os lampeões de arco são regulados para uma corrente de 15 ampères e 45 volts.

Temos tambem encommendado mais uma dynamo Gramme (typo superior) igual á existente, para sobresalente.

A despeza com a luz electrica, durante o anno de 1889, foi incluida na do telegrapho.

No corrente anno começou ella a ser escripturada separadamente.

Despeza

Com a divisão do trafego e telegrapho despendeu-se:

No anno de	1890	377:597$908
	1889	326:892$731
Differença para mais em 1890....		50:705$177

A despeza de 1890 distribue-se assim:

VERBAS	Pessoal	Material	Outras despezas	TOTAL
Administração e escriptorio.....	17:771$020	3:265$338	....	21:036$358
Trens..........	24:813$140	1:880$300	....	26:693$440
Estações........	200:555$500	52:973$530	(1) 9:108$390	262:637$420
Telegrapho	51:316$740	15:498$950	415$000	67:230$690
	294:456$400	73:618$118	9:523$390	377:597$908

A despeza com o telegrapho, telephone e luz electrica distribue-se assim:

VERBAS	Pessoal	Material	Outras despezas	TOTAL
Estações........	38:960$590	8:496$930	415$000	47:872$520
Conservação da linha e apparelhos	12:356$150	7:002$020	....	19:358$170
	51:316$740	15:498$950	415$000	67:230$690

Os totaes acima indicados, comparados com os correspondentes do anno de 1889, mostram as seguintes differenças:

	Para mais	Para menos
Pessoal...........	57:561$530	
Material..........		8:658$333
Outras despezas....	1:801$980	
	59:363$510	8:658$333

As differenças para menos são devidas a menor consumo e custo dos diversos materiaes.

As differenças para mais provieram, quanto ao pessoal, do muito maior trafego no anno de 1890 sobre o anterior, tendo crescido de 2.689 o numero dos trens e, em vasta proporção, o movimento de bagagens, encommendas e mercadorias transportadas.

(1) Está incluida a despeza paga á S. P. R. de custeio da estação de Jundiahy.

As medias das despezas do trafego e telegrapho, referidas ás diversas unidades, foram em 1890:

Por kilometro de estrada em trafego	1:510$392
Por trem-kilometro	$662,2
Por locomotiva-kilometro	$502,5
Por vehiculo-kilometro	$040,3
Por eixo-kilometro	$020,1

Pessoal

O digno chefe do trafego, Snr. Jorge Max Frederico Mundt, continúa a prestar com dedicação muito bons serviços.

O pessoal do trafego, em 31 de Dezembro, era de 491 pessoas, assim distribuidas:

Chefe	1
Escripturarios	5
Conservação da linha telegraphica e apparelhos	3
Chefes de estações, ajudantes e praticantes	26
Telegraphistas e praticantes	57
Fieis, conferentes, bilheteiros, escripturarios, ajudantes e praticantes	70
Manobradores, guardas, mensageiros, portadores e trabalhadores	296
Guardas-porteira	7
Guardas-trem	10
Ajudantes de trem	14
Praticantes de trem	2
Total	491

IV

LOCOMOÇÃO

Conforme consta do relatorio do digno chefe deste serviço, estamos montando os 120 vagões, cujas

ferragens o meu illustre antecessor encommendára da Europa. As difficuldades encontradas na acquisição da madeira concorreram para que o serviço da montagem não proseguisse com celeridade. Estando, porém, ellas vencidas, podemos, em breve tempo, concluil-o e entregar ao trafego os referidos 120 vagões.

Acham-se tambem em Santos os dez carros de passageiros e oito breaks, e, em viagem, as tres locomotivas de passageiros e os 70 vagões encommendados dos Estados Unidos da America. Sendo 30 desses vagões de 8 rodas, podem ser contados no dobro, e o seu numero fica elevado a 100 de quatro rodas. Foram tambem pedidos um carro de luxo e outro para inspecção da linha.

Posteriormente á essa encommenda, fizemos outra de 150 vagões, que em maio devem ser recebidos da Belgica, onde foram encomendados, por ter sido muito mais vantajosa a proposta que, dessa procedencia, recebeu a directoria, comparada com as enviadas da Inglaterra e dos Estados Unidos.

Na mesma occasião pedimos, da acreditada fabrica de Baldivin & Companhia tres locomotivas de carga e duas de manobra.

Assim devemos ter em serviço, dentro de poucos dias, mais o seguinte material rodante:

10 carros de passageiros.
8 carros de bagagem e correio (breaks)
310 vagões de quatro rodas.
30 vagões de oito rodas.
8 locomotivas.

Apezar de tão importante accrescimo no nosso material, que era por demais deficiente, acabamos de ponderar á directoria que, em vista do rapido desen-

volvimento do trafego, nos parecia ainda necessario a prompta acquisição de:

5 locomotivas de carga.
1 locomotiva de manobra.
10 carros de passageiros de 1.ª classe.
10 carros de passageiros de 2.ª classe.
4 carros de passageiros de 1.ª e 2.ª (mixtos)
4 carros de correio e bagagem (breaks)
270 vagões de 4 rodas
30 vagões de 8 rodas que correspondem a 60 de 4 rodas.

Satisfeita esta encommenda, o estado do nosso material rodante será o seguinte:

Designação	Quantidade do material		Augmento
	Em 31 de Dezembro de 1890	Depois de todas as encommendas.	
Locomotivas de passageiros	9	12	3
» » carga	13	21	8
» » manobra	1	4	3
Carro de luxo	....	1	1
» » inspecção da linha	1	2	1
» » animaes	28	......	28
» » passageiros de 1.ª classe	8	22	14
» » » » 2.ª »	21	33	12
» » » mixtos	4	12	8
» para bagagem (breaks)	9	21	12
Vagões de 4 rodas	518	1.098	580
» » 6 »	30	30	....
» » 8 »	....	60	60

Temos dado preferencia ao material de procedencia americana por ser muito mais barato, e offerecer todas as garantias de solidez e segurança, tanto no que diz respeito a vehiculos, como a locomotivas.

E' notavel a differença no preço como passamos a assignalar, com os carros de passageiros que já se acham em Santos:

Custo de 1 carro de 1.ª classe, inglez no porto de Santos.................. £. 1.695

Custo de um carro de 1ª classe americano no porto de Santos... .... $6.865

Differença em favor do americano, ao cambio do pagamento de 20 dinheiros por 1$000 **ou 17 %**.......... 3:383$450

Custo de 1 carro de 2.ª classe, inglez no porto de Santos.................. £. 1.397

Custo de 1 carro 2.ª classe, americano no porto de Santos.............. .... $5.360

Differença em favor do americano, ao cambio do pagamento, de 20 dinheiros por 1$000 **ou 21 %**.......... 3:525$000

Em relação ás locomotivas acreditamos que a differença no preço será de 20 a 25 %.

Em uma encommenda grande, a economia obtida é bem importante.

Todas as locomotivas foram pedidas do systema Compound, que tem a grande vantagem de consumir cerca de 20 % menos carvão do que as outras.

As nossas officinas continuam acanhadas e muito mal apparelhadas, carecendo de grande numero de machinas uteis, que a habilitem a prestar com rapidez e economia os serviços que lhe são affectos.

E' tambem altamente sensivel a falta de fundição, e de casa para deposito dos carros, que permanecem em Campinas ao sol e á chuva. Nas mesmas condições estam as locomotivas. Para attender a essa ultima necessidade, approvou já a Directoria a nossa proposta de construir em Campinas uma rotunda para 15 locomotivas devendo ser encommendada da Inglaterra toda a ferragem para a sua construcção.

A respeito das officinas, fundição e deposito de carros, urge tambem uma solução, e, sobre esse assumpto, faremos nossas as considerações expendidas pelo illustrado Chefe da locomoção, no relatorio que apresentou-nos e passamos a transcrever em sua integra.

Para elle pedimos a attenção de V. S., visto conter importantes e detalhadas informações.

Illm. Snr.

Passo ás mãos de V. S. o relatorio sobre os serviços da locomoção.

I

Material Rodante

LOCOMOTIVAS

Em 31 de Dezembro de 1890, possuia a Companhia 23 locomotivas, assim distribuidas :

LOCOMOTIVAS	NUMERO
Locomotivas inglezas sobre 4 rodas motrizes.	9
» » » 6 » »	8
» » » 8 » »	5
» » » 4 » » para manobras	1

Acham-se encommendadas mais 8 locomotivas americanas, sendo 3 para o serviço de passageiros, 3 para o de cargas e 2 para o de manobras. As 6 primeiras foram pedidas do systema *Compound*, que cada vez mais se impõe pela economia de combustivel.

A condição das 23 locomotivas era a seguinte :

Locomotivas	em bom estado......	10
	em estado regular....	5
	em grande reparação..	5
	em pequena reparação.	3

Em todas as locomotivas de passageiros está applicado o freio vacuo de Smith, funccionando nas rodas motrizes das machinas, nos tenders e em todos os carros.

CARROS E VAGÕES

O numero de carros e vagões, em 31 de Dezembro de 1890, era assim discriminado :

Designação	Procedencia	Typo	Numero de rodas	Lotação	Peso morto	NUMEROS			
						Em estado de serviço	Em reparação	Totaes	Totaes por especie
Carro especial	Inglaterra—Transformado nas officinas da estrada, para carro de inspecção da linha	Inglez..	4	......	8.200	1	...	1	1
						1	...	1	
Carros de 1ª cl.	Contruido nas officinas da estrada...	Americº.	8	40	20.600	1	...	1	
	Idem, idem......	»	8	40	17.440	1	...	1	
	Inglaterra........	Inglez..	4	24	8.200	1	...	1	
	»	Americº.	8	48	18.400	3	...	3	
	»	Inglez..	4	22	8.100	2	...	2	8
						8	...	8	
Carros mixtos	Construido nas officinas da estrada..	Americº.	8	58	16.380	2	...	2	
	Inglaterra........	Inglez..	4	28	8.200	2	...	2	4
						4	...	4	
Carros de 2ª cl.	Construido nas officinas da estrada..	Americº.	8	76	19.800	1	...	1	
	Idem, idem......	»	8	60	16.800	3	...	3	
	Inglaterra........	»	8	68	18.200	5	...	5	
	»	Inglez..	4	30	6.500	7	1	8	17
						16	1	17	
Carros de 2ª classe e correio	Inglaterra........	Inglez..	4	20	6.500	1	...	1	
	»	»	4	10	6.500	3	...	3	4
						4		4	
Carros para bagagem....	Inglaterra........	Inglez..	6	......	11.700	1	1	2	
	»	»	4	......	7.200	5	2	7	9
						6	3	9	
Carros para animaes.....	Inglaterra........	Inglez..	4	......	6.960	2	...	2	2
						2	...	2	

Designação	Procedencia	Typo	Numero de rodas	Lotação	Peso morto	NUMEROS: Em estado de serviço	Em reparação	Totaes	Totaes por especies
Fechados para mercadorias, com freio e compartimento para guarda...	Officinas da estrada	Inglez..	4	8.000	7.500	18	2	20	
Idem, idem...	Inglaterra........	»	4	7.000	7.500	29	...	29	49
Fechados para mercadorias e com freio...	Officinas da estrada	»	4	8.000	7.000	20	...	20	
Idem, idem..	Inglaterra........	»	4	7.000	7.000	24	2	26	46
Idem, idem, sem freio......	Officinas da estrada	»	4	8.000	6.600	110	...	110	
Idem, idem, idem......	Inglaterra........	»	4	8.000	6.600	63	2	65	
Idem, idem, idem......	»	»	6	14.000	9.800	10	2	12	187
Abertos para mercadorias..	Officinas da estrada	»	4	8.000	5.300	95	8	103	
Idem, idem..	Inglaterra........	»	4	7.000	5.300	85	...	85	
Idem, idem..	»	»	6	14.000	8.300	7	...	7	
Idem, idem..	Officinas da estrada	»	6	14.000	8.300	11	...	11	206
Para trilhos e madeiras..	» » »	»	4	8.000	4.600	6	...	6	
Idem, idem..	Inglaterra.........	»	4	8.000	4.600	14	...	14	20
Para animaes.	»	»	4	......	6.700	4	2	6	
Idem, idem..	Officinas da estrada	»	4	......	6.700	20	...	20	26
Rasos para lastro.....	Inglaterra.........	»	4	7.000	4.600	11	3	14	14

O estado desse material em 31 de Dezembro de 1890 era o seguinte :

Carros	Em estado de serviço..	41
	Em reparação.........	4
Vagões	Em estado de serviço..	527
	Em reparação.........	21

Acham-se em montagem 120 vagões fechados para mercadorias, cujas ferragens foram encommendadas da Europa.

Foi encommendado dos Estados-Unidos da America do Norte, o seguinte material:

1	Carro de luxo sobre 8 rodas,			
1	» para inspecção da linha sobre 8 rodas,			
4	» de 1.ª classe	»	»	»
4	» mixtos (1.ª e 2.ª classe)	»	»	»
2	» de 2.ª classe	»	»	»
4	» para bagagem	»	»	»
4	» » »	»	4	»
30	Vagões abertos	»	8	»
40	» »	»	4	»

e da Belgica o seguinte:

130	Vagões fechados	»	»	»
20	» abertos	»	»	»

II
Tracção

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

O percurso total das locomotivas em serviço do trafego, foi em 1890 de 751.376 kilometros, a saber:

Nos trens de viajantes	232.032
» » mixtos	36.290
» » de cargas	292.828
» » » serviço...........	9.051
Em manobras	181.175
Total	751.376

Total geral em 1890	751.376
» » » 1889	656.294
Differença para mais em 1890 ..	95.082

O quadro seguinte mostra quantas machinas estiveram em serviço e os seus percursos:

PERCURSO	Numero de locomotivas	Percurso TOTAL	Percurso Maximo de uma locomotiva	Numero da locomotiva que fez o percurso maximo indicado na columna anter.
De 100 a 10.000 kilm.	1	9.804	9.804	23
» 10.000 » 20.000 »	3	50.642	19.140	8
» 20.000 » 30.000 »	4	109.035	28.880	6
» 30.000 » 40.000 »	8	275.407	39.730	5
» 40.000 » 50.000 »	3	125.398	42.325	12
Superior » 50.000 »	3	181.090	69.119	11

As locomotivas, cujos percursos excederam a 50.000 kilometros foram as ns. 9, 10 e 11, dos trens de viajantes.

Percurso dos vehiculos

Os nossos carros e vagões percorreram no serviço do trafego 7.827.905 kilometros, ou mais 1.104.541 kilometros do que em 1889, sendo:

Na nossa linha...........................	5.254.897
Na linha S. P. R........................	2.573.008
Total..................	7.827.905

Consumo de combustivel e lubrificantes

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e nos vehiculos, foi, nos dous ultimos annos, o seguinte :

Annos	Designação	Carvão		Oleos		Estopa	
		Quantidade em kilos	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilos	Valor em réis
1890	Locomotivas.....	7.241.800	205:220$650	39.042	22:169$700	7.901	2:603$035
	Vehiculos.......	....	....	9.673	5:799$990	235	77$315
	Total.....	7.241.800	205:220$650	48.715	27:969$690	8.136	2:680$350
1889	»	5.588.995	152:220$630	50.696	....	7.737	....
1890	Differença p. mais	1.653.105	53:000$020	....	....	399	....
	» » menos	....	....	11.981	....	....	....

O consumo e despeza por locomotiva e vehiculo kilometro foi:

Annos	Designação	Carvão — Quantidade em kilos	Carvão — Valor em réis	Oleos — Quantidade em litros	Oleos — Valor em réis	Estopa — Quantidade em kilos	Estopa — Valor em réis
1890	Locomotiva-kilometro......	9,73	$273	0,051	$029	0,015	$003
1889	Locomotiva-kilometro.....	8,51	$232	0,057	......	0,010	....
1890 {	Mais.........	1,22	$041	......	......	0,005	....
	Menos	......	......	0,06	......	....	....
1890	Vehiculo-kilometro.......	......	......	0,0012	$000.7	0,00003	$000,01
1889		......	......	0,0019	......	0.00015	....
1890 {	Mais.........	......	......	......	......	....	....
	Menos.......	......	......	0,0007	......	0,00012	....

O consumo kilometrico de combustivel e lubrificantes, para os diversos typos de locomotivas, consta do seguinte quadro:

N. das locomotivas	Typo das locomotivas	N. médio de vehiculos rebocados	Consumo kilom. médio — Carvão em kilos	Consumo kilom. médio — Oleo em litros
1 a 4	Passageiros.........	7,94	7,58	0,048
5 » 8	Cargas.............	17,76	10,84	0,067
9 » 11	Passageiros.........	10.44	6,83	0,028
12 » 15	Mixtos.............	14,74	10,40	0,053
16	Passageiros.........	7,42	7,34	0,057
17 a 18	Cargas.............	27,30	16,26	0,069
19 » 20	Cargas.............	22,40	13,30	0,070
22	Passageiros.........	10,96	8,14	0,063
23	Manobras (machina tender)..	....	8,18	0,070

DESPEZA DE CONDUCÇÃO DOS TRENS

As despezas geraes com a conducção dos trens, comprehendendo a lubrificação dos carros e eventuaes, importaram em 305:267$640, sendo:

Pessoal.................... 64:408$040
Material.................. 240:859$600

Referindo essas despezas ás unidades de trabalho, temos:

ANNOS	PESSOAL			MATERIAL			Pessoal e material		
	Trem-kilometro	Locomotiva-klm.	Vehiculo-kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-klm.	Vehiculo-kilometro	Trem-kilometro	Locomotiva-klm.	Vehiculo-kilometro
1890......	$112	$085	$006,9	$422	$335	$025,7	$534	$420	$032,6
1889......	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$455	$342	$033,4
Mais......	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$079	$078	
Menos.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$000,8

57

III
Officinas

REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS

Durante o anno findo foram feitas reparações geraes nas locomotivas ns. 2 a 10 e 15 a 20, e ligeiras nas ns. 1 e 11 a 14.

Na locomotiva n. 16 (*compound* do systema Webb) foi substituido um dos cylindros de alta pressão e fizeram-se algumas modificações no apparelho da distribuição, tendo por fim supprimir o attrito de alguns orgams desse apparelho sobre os seus supportes fixos.

As despezas com as reparações das locomotivas importaram em 96:750$405 ou 12:642$325 mais do que em 1889, sendo :

	Pessoal	Material	Total
1890..........	71:483$736	25:266$669	96:750$405
1889..........	63:917$550	20:190$530	84:108$080
Mais	7:566$186	5:076$139	12:642$325

Discriminando estas despezas temos:

ANNOS	Numero de locomotivas reparadas	IMPORTANCIA MÉDIA DAS REPARAÇÕES					
		Por locomotiva			Por locomotiva-kilm.		
		Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
1890.....	20	3:574$186	1:263$333	4:837$519	$095	$033	$128
1889.....	13	4:916$735	1:553$119	6:469$854	$097	$046	$143
Mais.....	7	1:342$549	289$786	1:632$335			
Menos...	....	....	....	....	$002	$013	$015

REPARAÇÃO DE CARROS E VAGÕES

Em 1890 o numero de reparações de carros e vagões foi o seguinte :

	Carros	Vagões	Total
Reparações geraes.....	11	55	66
» ordinarias..	63	239	302
Reconstrucções........	1	3	4
Total geral......	75	297	372

Um carro de 1.ª classe, sobre 4 rodas, foi reconstruido e transformado em carro para inspecção da linha.

Foram igualmente transformados em carros para correio dous carros de 2.ª classe sobre 4 rodas.

As caixas de dous carros mixtos sobre 8 rodas foram modificadas, dando-se-lhes o mesmo aspecto exterior do dos outros carros salões.

Com as reparações do carros e vagões despendeu-se em 1890 a quantia de 71:131$415 ou 723$065 mais do que em 1889, sendo:

CARROS

	Pessoal	Material	Total
1890..........	19:601$200	13:081$935	32:683$135
1889..........	18:629$910	10:699$420	29:329$330
Menos........	971$290	2:382$515	3:353$805

VAGÕES

	Pessoal	Material	Total
1890..........	23:652$140	14:796$140	38:448$280
1889..........	24:574$850	16:504$170	41:079$020
Mais..........	922$710	1:708$030	2:630$740

As médias por vehiculo dessas despezas foram:

ANNOS	CARROS			VAGÕES		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
1890.....	261$349	174$426	435$775	79$636	49$818	129$454
1889.....	372$598	213$988	586$586	89$689	60$234	149$923
Mais.....						
Menos...	111$249	39$562	150$811	10$053	10$416	20$469

IV

4.º—Recapitulação das despezas feitas

PELA LOCOMOÇÃO POR CONTA DO CUSTEIO

O total da despeza, feita pela locomoção por conta do custeio, elevou-se:

Em 1890 a........................	504:240$989
Em 1889 a........................	408:058$810
Differença para mais em 1890....	96:182$179

A despeza em 1890 subdivide-se assim:

SERVIÇOS	Pessoal	Material	TOTAL
Administração e escriptorio..	17:450$820	13:640$709	31:091$529
Conducção dos trens.........	64:408$040	240:859$600	305:267$640
Reparação de locomotivas....	71:483$736	25:266$669	96:750$405
» » carros.........	19:601$200	13:081$935	32:683$135
» » vagões........	23:652$140	14:796$140	38:448$280

Os totaes acima indicados, comparados com os correspondentes do anno de 1889, mostram as seguintes differenças:

	Para mais	Para menos
Administração e escriptorio....	2:558$739	
Conducção dos trens.........	80:258$050	
Reparação de locomotivas....	12:642$325	
» » carros.........	3:353$805	
» » vagões........	....	2:630$740
Totaes........	98:812$919	2:630$740
Differença para mais.........		96:182$179

As differenças para mais são devidas:

Na verba— *Administração e escriptorio*— á passagem para essa rubrica de uma parte da despeza com o pessoal do almoxarifado, incumbido do serviço da locomoção;

Na verba— *Conducção dos trens*— ao maior percurso das locomotivas, ao augmento do numero de machinistas, foguistas e limpadores, exigido pelo serviço do trafego, e ao preço mais elevado do carvão;

Na verba— *Reparação de locomotivas*— ao maior numero de locomotivas raparadas e tambem á maior importancia das reparações;

Na verba— *Raparação dos carros*— ás transformações de um carro de 1.ª classe em carro de inspecção, de dous carros de 2.ª classe em carro para correio e das caixas de dous carros mixtos, assim como á pintura da maior parte desse material.

A differença para menos na reparação dos vagões provém da menor importancia das reparações feitas e maior presteza na execução do serviço.

A despeza total da locomoção referida ás unidades de trabalho vae indicada no seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	1890	1889	Differença em 1890	
			Para mais	Para menos
Por kilometro de estrada em trafego.......	2:016$963	1:632$235	384$728	
Por trem-kilometro....	$884	$826	$058	
Por locomotiva-kilm...	$671	$622	$049	
Por vehiculo-kilometro.	$053,8			
Por eixo-kilometro.....	$026,9			

V

Obras diversas

OBRAS NOVAS DO MATERIAL RODANTE E OFFICINAS

Durante o anno de 1890 despendeu a locomoção, por conta do capital, a importancia de 261:305$995 representada pelos seguintes trabalhos e material adquirido:

Construcção e montagem de 8 carros......	9:841$090
» e » » 23 vagões.....	23:261$945
Montagem de 3 locomotivas...............	1:913$310
1 locomotiva de passageiros	36:342$142
1 » » manobra.....................	27:965$927
1 carro de 1.ª classe......................	17:648$264
2 » » 2.ª classe......................	27:209$145
Rodas montadas para carros...............	8:869$536
Ferragens para 70 vagões.................	97:432$693
Machinismo para officinas.................	10:821$943
Somma...............	261:305$995

FORNECIMENTO A DIVERSOS

Nas officinas da Companhia executaram-se serviços para as outras diversas repartições e para extranhos na importancia total de 128:909$878, assim distribuida:

Por conta	de obras novas para as diversas divisões......................	79:552$770
	do trafego-custeio..............	3:891$310

Por conta	da via permanente e edificios-custeio	39:320$270
	do telegrapho-custeio	987$480
	da navegação-custeio	1:334$790
	de diversas companhias de estrada de ferro	3:467$018
	de particulares	356$240
	Somma	129:909$878

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Durante o anno foram empregados na reparação de locomotivas, carros, vagões e outras obras 90.732,5 kilogrammas de ferro fundido na importancia de 18:146$500 e 6.042 kilogrammas de bronze que importaram em 10:875$600.

Comparados os preços de : 200 réis para o kilogramma de ferro fundido e 1$800 para o de bronze, obtidos pela concurrencia aberta em Outubro de 1889, com os correspondentes de 250 réis e 2$200, que vigoravam anteriormente a essa concurrencia, verifica-se que em 1890 a economia no custo do ferro fundido empregado foi de 4:536$625 e de 2:416$800 a realisada no do bronze.

E' da maior conveniencia para o serviço o estabelecimento de uma fundição de ferro e de bronze em nossas officinas.

Estes materiaes, fornecidos por officinas extranhas a esta Companhia, nem sempre são remettidos em tempo opportuno nem com as qualidades exigidas pelo serviço especial de reparação do material rodante ; o que causa embaraços á marcha regular do mesmo serviço.

OFFICINAS

Torna-se cada vez mais sensivel a necessidade de desenvolver os elementos que possuem as officinas desta estrada para a execução dos trabalhos que lhes estão affectos.

O espaço que ellas offerecem é insufficiente para a collocação de novas machinas ferramentas, cuja acquisição é indispensavel afim de ser convenientemente feito o serviço de reparação e conservação do material rodante. Assim é que um torno duplo para rodas, recebido durante o anno, ainda não foi montado, por falta de logar para elle nas officinas, demorando-se por esse motivo as reparações de algumas locomotivas e vagões mais tempo do que se aquella machina estivesse funccionando. Além disso, a disposição

das diversas secções das officinas não é a mais conveninte para um serviço regular e methodico.

Parece-me, portanto, urgente uma solução sobre as modificações que devem ser feitas nas officinas, de accordo com os projectos organisados para esse fim.

CASA DE MACHINAS

Achando-se arruinada a casa de machinas existente em Campinas e offerecendo ella abrigo para quatro locomotivas sómente, foi projectada e começará brevemente a ser construida na mesma estação uma rotunda para 15 locomotivas.

CASA DE CARROS

A que existe em Campinas precisa ser demolida por achar-se tambem arruinada e não offerecer logar sufficiente para os carros que esta Companhia possue

Não foi ainda projectada a nova casa de machinas, por ser esse projecto dependente da solução que fôr dada á questão das officinas.

Os carros depositados em Campinas ficam expostos ao sol e á chuva, e esse inconveniente será augmentado com a chegada dos novos carros, encommendados ultimamente.

PESSOAL

Em 31 de Dezembro era o seguinte:

Chefe	1
Escripturarios e auxiliares	3
Desenhista	1
Mestre geral das officinas	1
Contra-mestres	3
Officiaes e trabalhadores	205
Machinistas	17
Foguistas	20
Limpadores	13
Carvoeiros	2
Bombeiros	3
Total	269

ou 1,076 por kilometro em trafego.

Campinas, 10 de Março de 1891.

Gustavo A. da Silveira,
Chefe da locomoção.

18

V

VIA PERMANENTE

A conservação da linha está dividida em cinco secções, havendo em cada uma dellas, um mestre de linha.

A extensão total a conservar, durante o anno passado, inclusive desvios e linhas auxiliares, foi de 271.390 metros. Esse serviço é feito, presentemente, por 31 turmas, compostas de um feitor e 5 trabalhadores, achando-se toda a linha em boas condições. O numero de turmas em 1889 era de 41. Dessa reducção, importa notavel differença para menos na respectiva despeza.

O total do pessoal da via permanente por kilometro de estrada em trafego, sem contar desvios e outras linhas, é de 0.816, ou menos de um homem por kilometro. Tal coefficiente é inferior ao de todas as ferro-vias de bitola larga e de muitas de bitola estreita do Brazil.

Na visita que os alumnos da Escola Polytechnica fizeram á via ferrea, corremos commodamente em varios trechos a 90 kilometros por hora, tendo sido de mais de 60 kilometros a velocidade media do trem especial que nos conduzia.

Estão chegando novos trilhos de aço encommendados para substituição completa do trecho de Pirassununga a Descalvado, no qual se acham muito estragados os de ferro primitivamente assentados. E' serviço que começará a ser feito dentro de pouco tempo.

Vae se tornando cada vez mais difficil a acquisição de dormentes de madeira de lei, apezar mesmo de os estarmos pagando 25 °/o mais caro. Como experiencia, não seria desacertado o emprego, em curto

trecho, de dormentes de aço, para o que pedimos ao distincto profissional Dr. Lobo Leite Pereira que, em commissão do Governo, se acha na Europa, informações sobre os diversos typos alli usados, suas vantagens e inconvenientes.

A linha contava ainda muitos pontilhões de 3 a 6 metros de vão com superstructura de madeira, e outros, dessas e ainda maiores aberturas, com vigas armadas de trilhos usados.

Por essas circumstancias, as nossas mais pesadas locomotivas de carga não podiam transitar além de Tatú. Em vista disso e do máu estado das grossas vigas de madeira, que exigiam immediatamente substituição, propuzemos á directoria o seguinte alvitre por ella acceito: Retirar oito vigas de ferro assentadas em pontes de 10, 9 e 8 metros de abertura, as quaes, depois de cortadas, seriam applicadas em 15 outras de menores vãos; encommendar novas vigas de maior resistencia para aquellas pontes e outras para todas as mais com superstructura de madeira ou de trilhos.

Foram pedidas da Europa, 30 vigas, sendo:

6	vigas	de	10	metros.
1	»	»	9.80	»
1	»	»	8.00	»
3	»	»	6.80	»
2	»	»	6.00	»
1	»	»	5.00	»
2	»	de	4.90	»
7	»	»	4.00	»
3	»	»	3.90	»
4	»	»	3.80	»

Destas já foram assentadas quatro e continúa a ser feito o serviço de assentamento das outras.

Ficará assim a via permanente em excellentes condições, tendo superstructura metallica de trilhos, sómente nos pontilhões de abertura inferior a 3 metros.

A ponte de 10 metros do kilometro 4 carece de ser reconstruida de novo, por apresentarem os dois encontros de alvenaria, fendas de certa importancia em toda a altura. Essa reconstrucção será executada no corrente anno.

Acham-se concluidas as estações definitivas de Remanso, Leme e Guabiroba, e começada nova em Louveira, em condições de servir tambem para a linha Itatibense.

Por exigencia do trafego carecem de ser augmentados os armazens de varias estações, estando já começado esse serviço em algumas.

Em Rio Claro vae adiantada a construcção de um grande armazem, que se fazia indispensavel para evitar a reproducção de, durante a safra, armazenar café e varios nas plataformas da estação, como durante muito tempo se fez no anno passado.

Procurando attender por todos os meios e do melhor modo, ás exigencias do importante trafego da Companhia Mogyana, tivemos de construir apressadamente em Campinas, no mez de Outubro, quando avultava extraordinariamente o transporte de café, (1) um armazem provisorio de madeira e folhas de zinco. Facilitando e adiantando o serviço de baldeação, prestou elle excellentes serviços.

Para demorar, o menos possivel, os vagões da Mogyana em Campinas, fizemos ainda um alpendre coberto, junto da plataforma da estação que, em parte, era tambem aproveitada para a baldeação de café e outros artigos.

---

(1) Nesse mez entregamos em Jundiahy á S. Paulo Railway 422.391 saccos em 27 dias de serviço.

Para evitar as grandes difficuldades que, então, tivemos de vencer, resolveu a directoria mandar construir um novo e grande armazem em Campinas, para o nosso trafego, ficando, o que ora serve para esse serviço, destinado á baldeação da Mogyana.

Disporá, assim, esta de dois extensos armazens, além do barracão provisorio, a que já nos referimos. Estando, porém, aquelles em máu estado e não offerecendo as melhores disposições para o serviço da baldeação, seria conveniente que fossem demolidos e construidos novos e mais adaptados ao mesmo serviço. E', porém, obra que não deve ser encetada sem previo accordo com a Companhia Mogyana.

A parte das estações de Rebouças, Tatú, Limeira, Cordeiro e Rio Claro, destinada á moradia dos respectivos chefes, carece de ser augmentada para melhor accommodal-os.

Foi nesta divisão que manifestou-se a maior differença, para menos, na despeza de 1890, comparada com a do anno anterior, devido á suppressão das 10 turmas de conserva a que já alludimos.

Mais completos esclarecimentos sobre o serviço da via permanente constam do relatorio apresentado pelo nosso distincto Chefe da locomoção, que tambem superintende aquelle serviço.

Passamos a transcrever, em sua integra, esse relatorio.

Illm. Snr.

Passo ás mãos de V, S. o relatorio sobre a Via Permanente, concernente, ao anno de 1890,

I
Linha geral

DESVIOS E LINHAS AUXILIARES

A extensão total da linha a conservar em 1890 foi de 271.390 metros, incluindo 21.390 metros de desvios existentes nas diversas estações.

A distribuição desses desvios é a seguinte:

Louveira...........	761	metros
Rocinha	488	»
Vallinhos	398	»
Campinas	6.805	»
Boa Vista	312	»
Rebouças	489	»
Santa Barbara	752	»
Tatú	628	»
Limeira	589	»
Cordeiro	2.231	»
Santa Getrudes	237	»
Rio Claro	1.971	»
Remanso	160	»
Araras	465	»
Guabiroba	442	»
S. Bento	160	»
Leme	380	»
Pirassununga.........	474	»
Laranjá Azeda	188	»
Porto Ferreira	2.560	»
Descalvado...........	900	»
Total	21.390	»

A extensão da linha em trafego a 31 de Dezembro comprehendia 121.500 metros de trilhos de aço e 124.500 metros de trilhos de ferro.

Aquelles acham-se empregados entre Jundiahy e o kilometro 4 do ramal do Rio Claro; estes prolongam-se deste ultimo ponto até a estação do Rio Claro e de Cordeiro a Descalvado. Como estivessem muito estragados os existentes no trecho de Pirassununga ao extremo da linha, fez-se encommenda para a Europa de trilhos de aço em numero sufficiente para a substituição de todo esse trecho. Começa a chegar esse material e brevemente dar-se-ha principio ao seu assentamento.

II

Trilhos e accessorios

Empregaram-se durante o anno em substituições na linha e em serviços novos (construcção de desvios):

Trilhos de aço	1.398
» » ferro	1.406
Talas de juncção	2.830
Parafusos	11.250
Grampos	81.218
Dormentes	18.698

III

Lastro

O lastro foi renovado na extensão de 43.211 metros e recomposto na de 73.473 metros.

Sendo já bastante grande o movimento de trens entre Jundiahy e Campinas, e circulando nesse trecho as locomotivas mais pesadas que possue esta Companhia, seria muito conveniente, tanto sob o ponto de vista da conservação da via permanente como pelo lado da commodidade dos passageiros, a substituição, entre essas duas estações, do actual lastro de terra vegetal pelo de pedra britada.

IV

Capina e Roçado

A linha foi capinada diversas vezes em toda a sua extensão (1.834 kilometros) e roçada na extensão total de 492 kilometros.

V

Cercas

Durante o anno construiram-se 29.261 metros de cercas de arame farpado á margem da estrada e concertou-se a existente na extensão de 24.461 metros.

Tem sido dado grande impulso a este serviço e é de esperar que em breve toda a linha esteja cercada.

VI
Passagens de nivel

Foram collocadas 10 cancellas em diversas passagens de nivel, sendo: 5 entre Jundiahy e Campinas; 4 entre Campinas e Tatú, e 1 em Pirassununga.

VII
Boeiros, Pontes e Pontilhões

Construiram-se boeiros de tijolos nas passagens de nivel da estação de Pirassununga, afim de desviar as aguas pluviaes que se dirigiam para as ruas. No kilometro 203 foram tambem construidos dous boeiros e prolongou-se o do kilometro 205 para assentamento do desvio da platafórma da estação de Porto Ferreira. Foram concertados os dos kilometros 8, 34, 40, 42 e 172.

Renovaram-se os estrados de madeira das passagens superiores nos kilometros 34, 46 e 96 e construio-se um encontro de alvenaria de pedra para a que se está fazendo no kilometro 86.

As pontes dos kilometros 90+153 (vão de 45^{m}.75) e 178 (vão de 24^{m}) foram pintadas com duas mãos de tinta, e nellas substituiram-se algumas longarinas e diversos dormentes estragados.

No kilometro 44 foi aberta uma passagem inferior esconsa, collocando-se ahi vigas de ferro com o vão livre de 7,^{m}00.

Sendo insufficiente a resistencia offerecida por diversos pontilhões, tanto de ferro como de madeira, á passagens das nossas locomotivas de 48 e 52 toneladas, foram encommendados 30 pontilhões de ferro para substituir os existentes. Este material chegou á Campinas no começo do corrente anno e já deu-se principio á sua collocação.

Dos pontilhões substituidos, 8 serão novamente empregados em 15 vãos menores.

Durante o anno substituiram-se 2 pontilhões de madeira (um no kilometro 115 e outro no kilometro 10 do ramal do Rio-Claro) por pontilhões de ferro, construidos nas officinas.

Todos os pontilhões foram pintados com verniz coaltar.

VIII
Estação e edificios diversos

Na linha em trafego funccionam 22 estações com o espaçamento médio de $\overset{k}{11},\overset{m}{181}$.

Achando-se em máu estado as estações provisorias de Remanso, Guabiroba e Leme, construidas inteiramente de madeira, foi contractada a construcção de estações definitivas naquelles pontos pela quantia de 21:500$000. Esse serviço começado em Maio, acha-se quasi concluido.

Foram acabados os prolongamentos dos armazens do Rio Claro e Porto Ferreira, assim como a estação desta ultima localidade.

Ficou adiantada a construcção do prolongamento do armazem do Descalvado.

Tendo-se verificado ser insufficiente a capacidade dos armazens de Campinas, Limeira, Cordeiro e Rio Claro, contratou-se a construcção:

De um armazem de $120^{m},00 \times 15^{m},00$, para o trafego proprio em Campinas, com um annexo de $20^{m},00 \times 11^{m},34$, destinado a escriptorio e a deposito de encerados;

De um armazem de $99^{m},00 \times 15^{m},37$, em Rio Claro, destinado exclusivamente ao serviço de baldeação;

Do prolongamento dos armazens de Limeira e Cordeiro, aquelle com $37^{m},20 \times 9^{m},81$ e este com $28^{m},32 \times 9^{m},65$.

Foi igualmente contratada a construcção do prolongamento do deposito de carros em Cordeiro, com as dimensões de $22^{m},00 \times 10^{m},31$.

Todas estas obras acham-se em estado satisfactorio de adiantamento.

Concluiu-se o annexo da estação de Campinas, destinado ao serviço da Companhia Mogyana.

Estão projectados os prolongamentos dos armazens de Santa Barbara, Santa Gertrudes, Pirassununga e Porto Ferreira, dos quaes o de Santa Gertrudes já está contractado, e os outros sel-o-hão em breve.

Foi augmentado de 15 metros o deposito de machinas do Rio Claro e concluiu-se o de Porto Ferreira, começado em 1889.

Começou-se a construir uma estação de baldeação, em Louveira, de $23^{m},00 \times 11^{m},00$, serviço esse que está sendo executado por administração.

Foram pintadas as estações de Rebouças, Santa Barbara, Tatú, Cordeiro, Rio Claro, Pirassununga e Descalvado.

Nas mesmas estações e seus armazens foram feitos diversos concertos. Igualmente foram concertados por diversas vezes os armazens e estações de Rocinha, Vallinhos, Campinas e Boa Vista.

Em Campinas construiu-se um armazem provisorio, fechado e coberto com folhas de zinco, para o serviço de baldeação de mercadorias, e um outro do mesmo systema para deposito de materiaes do almoxarifado.

Transportou-se para a mesma estação, afim de servir para a montagem de vagões e deposito das respectivas ferragens, um telheiro de zinco construido em 1889, em Cordeiro, no prolongamento do deposito de carros.

IX
Encanamentos e caixas d'agua

Em Vallinhos foi collocado um encanamento de $0{,}075^m$ de diametro com o comprimento de 800^m e em Guabiroba outro do mesmo diametro com o comprimento de 200^m para o serviço das caixas d'agua das referidas estações.

Em Cordeiro foi collocado um ariete hydraulico, para reforçar o supprimento do que alli já existia, e assentou-se uma caixa d'agua, com a capacidade de 800^{m^3} junto á platafórma do lado da linha do Descalvado e em communicação com a antiga caixa por um encanamento de $0{,}075^m$ de de diametro e comprimento de 90^m.

Sendo muito escasso o fornecimento d'agua pelo poço das officinas de Campinas, foi necessario collocar-se uma caixa d'agua no kilometro 82, com a capacidade de $16,^{m^3}$ para evitar que as locomotivas de carga, que fazem o serviço entre Campinas e Cordeiro, fossem a Vallinhos tomar agua, como aconteceo algumas vezes. Esta caixa é alimentada por duas bombas, movidas a mão.

Tambem assentou-se uma caixa d'agua, com a capacidade de 12^{m^3}, no kilometro 15 do ramal do Rio Claro, para alimentar a machina de manobra daquella estação. O supprimento d'agua a esta caixa é feito por um ariete hydraulico.

As caixas d'agua de Guabiroba e Leme são de madeira, e esta ultima está collocada sobre fogueiras de dormentes. Já se acham em Campinas as caixas de ferro encommendadas para substituil-as.

X

Trabalhos diversos

Construiram-se carvoeiras em Campinas, Cordeiro, Porto Ferreira e Descalvado.

Para isolar a linha ferrea das ruas da cidade, foi construido em Campinas um muro de tijolos com o comprimento de 220 metros.

A esplanada da estação do Rio Claro foi fechada do lado da cidade por um muro de tijolos com o comprimento de 541,55 metros, no qual foram collocados 4 portões de ferro. Este serviço foi executado por empreitada.

A entrada principal da mesma estação foi calçada com parallelipipedos de pedra, em uma area de 400 metros quadrados.

XI

Despeza

O serviço da conservação da linha continúa a ser feito por 31 turmas de 6 homens cada uma, ou 10 turmas e 60 homens menos do que no anno anterior.

O total da despeza da via permanente, por conta do custeio, elevou-se:

Em 1890 a....................	288:426$736
Em 1889 a....................	487:815$988
Differença para menos em 1890.....	199:389$252

Não obstante a differença acima indicada, a linha acha-se em perfeito estado de conservação.

A despeza de 1890 subdivide-se assim :

Serviço	Pessoal	Material	Total
Administração e escriptorio..	11:269$726	726$920	11:996$646
Conservação da linha.......	154:460$762	62:818$066	217:278$828
Obras d'arte...............	5:254$780	1:810$270	7:065$050
Reparos nas estações e edificios....................	20:794$790	31:291$422	52:086$212
Total......................	191:780$058	96:646$678	288:426$736

Comparando-se os totaes acima indicados com os correspondentes de 1889, obtem-se as seguintes differenças:

DESIGNAÇÃO	1890	1889	Differenças em 1890	
			Para mais	Para menos
Pessoal.........	191:780$058	301:434$808	—	109:654$750
Material........	96:646$678	186:381$180	—	89:734$502
Total...........	288:426$736	487:815$988	—	199:389$252

A despeza total da via permanente, referida ás unidades de trabalho vae indicada no seguinte quadro:

DESIGNAÇÃO	1890	1889	Differenças em 1890	
			Para mais	Para menos
Por kilom. em trafego..	1:172$466	1:982$991	—	810$525
» trem kilometro....	$505	$855	—	$350
» locomotiva-kilom.	$383	$649	—	$266
» vehiculo-kilometro.	$030,8	$052,1	—	$021,3
» eixo-kilometro.....	$015,3	$026,0	—	$010,7

XII

Pessoal

O pessoal effectivo, a 31 de Dezembro, era o seguinte:

Chefe.... } servem os mesmos da locomoção.
Desenhista }

Escripturario.	1
Mestres de linha	5
Feitores	31
Trabalhadores	167
Total	204

ou 0,826 por kilometro em trafego.

Campinas, 10 de Março de 1891.

Gustavo A. da Silveira

Chefe da Linha.

VI

CONTADORIA

Tendo o Snr. Francisco dos Santos Pinto pedido exoneração do cargo de contador desta Companhia, foi nomeado para substituil-o o Snr. Francisco Gonçalves de Campos, com cuja intelligente e activa direcção muito tem melhorado o serviço a cargo da Contadoria.

Tem dado bons resultados a reorganisação que demos a essa repartição, no intuito de melhor fiscaisar a arrecadação da receita.

VII

ALMOXARIFADO

Fornece esta repartição todos os materiaes necessarios ás diversas divisões da via ferrea e ao deposito da navegação em Porto Ferreira.

Determinamos que todas as compras de maior importancia, a realisar no Brazil, fossem feitas mediante concurrencia, pedindo-se propostas ás diversas casas de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro. Assim os diversos artigos tem sido obtidos em condições muito mais vantajosas.

Tratamos de generalisar a concurrencia para todas as compras a effectuar no Brazil.

Este processo, applicado tambem ás encommendas feitas no estrangeiro, tem dado bons resultados, conseguindo-se adquiril-as por menor custo do que propunham os correspondentes da Companhia em Londres, tambem contemplados em todas concurrencias.

A escripturação do almoxarifado é feita na devida ordem.

O consumo dos diversos materiaes, durante o anno ultimo, pelas differentes divisões, foi assignalado quando tratamos de cada uma dellas.

Em 31 de Dezembro de 1890, a existencia dos materiaes em deposito era de 358:624$422.

Avultavam os seguintes artigos:

Carvão	63:348$790
Impressos e livros	49:880$308
Ferro em barra	28:950$015
Aros de aço para locomotivas, carros e vagões	22:501$466
Tubos de latão para caldeiras	19:563$177
Parafusos	9:973$786
Peças de bronze fundido	8:592$611
Corda branca	8:034$323
Aço fino	7:674$508
Corda alcatroada	6:732$809
Limas	5:169$193
Verniz	5:015$556
Azeite	4:207$712
Dynamite	4:828$194

VIII

EPIDEMIA EM CAMPINAS

Ainda se fez sentir em 1890, se bem que com menor intensidade, a terrivel epidemia que tantos prejuizos tem causado á cidade de Campinas nos dois ultimos annos. Continuou a Companhia Paulista a pagar o seu tributo, perdendo no anno passado, além de diversos empregados, o mestre geral das officinas, Thomas Hall, antigo e zeloso funccionario. A Contadoria e o escriptorio do telegrapho foram mudados para Vallinhos, e alguns ajustadores para Porto Ferreira.

No intuito de desorganisar, o menos possivel, os diversos serviços com séde em Campinas, resolveu a directoria, por proposta nossa, abonar durante a epidemia a gratificação de 25 °/₀ sobre os vencimentos de todo o pessoal que não abandonasse o serviço durante o dia, e facilitar transporte de ida e volta para os que não quizessem passar a noite na cidade.

Com essa medida, que só deixou de ser extensiva, no que concerne a gratificação, aos diversos chefes de serviço, conseguiu-se manter em Campinas o preciso pessoal para que nenhum dos ramos de administração fosse prejudicado.

Releva aqui notar a importante circumstancia de que nenhum dos empregados, que pernoitavam fóra de Campinas, foi accommettido de febre, embora ali estivessem durante todo o dia.

A despeza com a gratificação extraordinaria de 25 °/₀ elevou-se a 18:000$000.

IX

PESSOAL

Continúa o pessoal da Estrada a prestar bons serviços, servindo com dedicação á Companhia.

Cabe aqui, e o faço com viva satisfação, agradecer aos diversos chefes de serviço o muito efficaz auxilio que nos tem dispensado.

A 31 de Outubro deixou, a seu pedido, o serviço da Companhia, o Snr. R. G. B. Davids, engenheiro do telegrapho, que durante muitos annos prestou a ella muito bons serviços.

Attendendo ás prosperas condições da Companhia e as difficuldades de toda ordem que ultimamente tem onerado de modo tão extraordinario as condições de vida pelo grande encarecimento de tudo quanto é

mais indispensavel á manutenção do individuo e da familia, resolveu a directoria augmentar os vencimentos de todos os empregados, a partir de 1º. de Fevereiro, na seguinte proporção:

De 25 % para os vencimentos até 100$000 mensaes
» 20 % » » » » 200$000 »
» 15 % » » » » 300$000 »
» 10 % » » » superiores a 300$000 mensaes.

O pessoal da Companhia, no serviço de custeio da via ferrea, em 31 de Dezembro ultimo, era de 991 pessoas, assim distribuidas:

	Numero de pessoas		Proporção %
	Total	Por kilometro	do total
Administracção Central...	4	0.020	0.50
Contabilidade...........	12	0.048	1.21
Almoxarifado...........	10	0.040	1.00
Trafego e telegrapho.....	491	1.964	49.55
Locomoção..............	269	1.076	27.15
Via Permanente.........	204	0.816	20.59
Total..................	990	3.964	100.00

Addicionando o pessoal da navegação, tinha a Companhia, em 31 de Dezembro, 1,289 empregados no custeio de suas linhas ferreas e fluviaes.

X

ACCIDENTES

Além de alguns descarrillamentos, sem importancia, dos trens de carga, nas chaves das estações de Campinas, Cordeiro e Porto Ferreira, só tivemos durante o anno passado, dois accidentes dignos de menção.

O primeiro teve logar no dia 30 de Junho, e foi devido ao choque do trem de cargas, que parte ás 5 h. e 20 de Campinas para o interior, com o troly de uma das turmas de conserva.

O facto deu-se assim: Não podendo o trem galgar a forte e extensa rampa entre os kilometros 51 e 52, teve de recuar para tomar novo impulso. Emquanto caminhava para traz, foi o vagão da cauda do trem de encontro a um troly, no qual se dirigia para o serviço a turma de conserva da linha.

Desse encontro resultou ficarem gravemente feridos o feitor e dois trabalhadores, recebendo ferimentos sem importancia os outros dois trabalhadores. Todos foram recolhidos ao hospital de Beneficencia Portugueza, em Campinas, correndo as despezas de operação e tratamento por conta da Companhia.

Um dos trabalhadores, a quem foi necessario amputar as duas pernas, morreu no mesmo dia do accidente; os outros voltaram ao serviço, tendo, apenas um, perdido o braço direito.

O accidente foi casual e só póde ser attribuido a descuido por parte do pessoal que ia no troly, visto a machina haver apitado indicando que voltava atraz, e o ultimo vagão do trem levar, em posição bem visivel, o lampeão do signal.

O outro accidente verificou-se no dia 6 de Dezembro: Um trem de cargas, tendo partido de Vallinhos para Campinas quinze minutos depois do outro, correu com tão grande velocidade que alcançou o primeiro trem a 4 kilometros de Campinas. Esse trem corria de accordo com o respectivo horario, conforme mostrou a posição em que se achava na hora do accidente. O segundo trem, porém, correu com velocidade exaggerada, quasi dupla da estabelecida no horario, alcançando por isso o trem que ia na frente.

Com o choque, impossivel de ter sido evitado por se haver dado em curva e dentro de um córte, ficaram inutilisados os dois ultimos vagões do primeiro trem. A machina do segundo trem quebrou apenas o limpa-trilhos.

Felizmente ninguem se machucou.

Fizemos demittir immediatamente o machinista do segundo trem, unico culpado pelo accidente.

Além dessas occurrencias a locomotiva do trem de passageiros do Rio Claro descarrillou, a 20 de Outubro, na chave do armazem de Cordeiro, por não estar bem fechada a agulha, indo bater no limpa-trilhos de outra locomotiva de carga que se achava no desvio.

O choque, porém, foi tão fraco que apenas quebrou uma barra do limpa-trilhos da machina de carga, que, logo depois, seguia viagem a seu destino.

A locomotiva de passageiros soffreu diversas avarias, todas, porém, sem importancia.

Dos carros de passageiros apenas um teve o parachoque quebrado. Ninguem ficou machucado ou ferido.

Além desses accidentes foram apanhados pela machina, nos dias 19 de Julho, 7 de Setembro e 6 de Outubro, tres individuos que, embriagados, caminhavam pela linha, tendo morrido todos elles.

Por imprudencia, foram tambem machucados, na occasião de manobra, os portadores de Cordeiro e Louveira, e o chefe manobrador de Campinas, um dos mais antigos empregados desta Companhia. Aos dois ultimos foi necessario amputar uma das pernas.

Assim, durante o anno de 1890, foram victimados por descuido ou imprudencia, 11 pessoas, tendo morrido 4 e ficado feridas 7. Todas estas eram empregadas na Companhia, e d'aquellas apenas uma.

XI

CONSTRUCÇÃO

Ramal de Santa Veridiana

ESTUDOS E LOCAÇÃO

Acha-se locado e entregue aos empreiteiros todo o ramal até o ponto em que deve ser construida a estação extrema, no pasto da fazenda de Santa Veridiana.

Em Agosto ultimo, os empreiteiros não tinham ainda iniciado o movimento de terras no trecho de mais difficil construcção do ramal, onde, além de varios córtes representando importante volume a excavar, havia um aterro com 18 metros de altura no centro e cubando 107.000 metros. Além disso, offerecia essa parte do ramal a circumstancia que, de modo extraordinariamente gravoso, affectaria o serviço do trafego: uma rampa de 2 % na extensão contínua de 4.050 metros.

Percorrendo o ramal, pareceu-nos possivel modificar o traçado nessa parte com grande vantagem e, para isso, fizemos estudar uma variante. Os estudos feitos vieram confirmar aquella possibilidade, obtendo-se um novo traçado que, sobre o primeiro, apresenta melhorias de alto valor.

O grande aterro de 107.000 metros cubicos, custando 75:000$000 e exigindo, pelo menos, 18 mezes de trabalho, ficou reduzido a outro de 6.300, que custará menos de 4:000$000, não demandando mais de 3 mezes para sua conclusão. No primitivo traçado havia tambem um córte com 35.465 metros cubicos a excavar, e no actual o maior córte cuba apenas 7.568 metros.

O movimento total de terra no trecho abandonado elevava-se a 175.690 metros cubicos, sendo 74.093 a extrahir de 4 córtes e 101.597 de emprestimos para a formação do grande aterro. Do volume a excavar dos córtes ter-se-ia de lançar fóra mais de metade, ou 44.000 metros cubicos. Muito melhor compensada é a variante, cujo movimento total de terra não excede de 38.825 metros cubicos a extrahir de 18 córtes. Desse volume apenas sobejam sem emprego 11.370 metros, que serão lançados fóra por delles não carecer a formação de 17 aterros, cubando 27.555 metros. Não se abriram emprestimos.

Resumindo, temos:

Volume a excavar no trecho primitivo....	175.690
» » » na variante..........	38.825
Differença para menos, na variante	136.865

Essa differença para menos no movimento de terras traduz em dinheiro uma economia de 105:600$000 a favor da variante.

Acontecendo, porém, que teve ella de ficar mais longa de 4.234 metros de que o traçado primitivo, a referida economia fica reduzida a 65:000$000, considerando o maior custo da superstructura da via permanente.

Comparados os dois traçados no que concerne ao movimento de terra, vamos fazel-o em relação aos caracteres technicos.

Alinhamentos

	Extensão			Porcentagem das extensões		
	Em rectas	Em curvas	TOTAL	Em rectas	Em curvas	TOTAL
Linha antiga......	3.025 m.	2.555 m.	5.580 m.	54	46	100
Variante..........	4.265 m.	5.549 m.	9.814 m	44	56	100

Declividades

	Extensão			Porcentagem das extensões		
	Em nivel	Em declive	TOTAL	Em nivel	Em declive	TOTAL
Linha antiga......	527 m.	5.053 m.	5.580 m.	9	91	100
Variante..........	3.823 m.	5.991 m.	9.814 m.	39	61	100

Dizem estes quadros que a variante offerece tambem, quanto a declividades, extraordinaria melhoria sobre o primitivo traçado. Outro tanto não succede com os alinhamentos em que este se avantaja sobre aquella. Essa apparente desvantagem da variante fica, porém, annullada desde que se apreciem conjunctamente as resistencias devidas ás curvas e rampas, como vamos fazer, calculando os comprimentos virtuaes das duas linhas.

Quantos viajam em estradas de ferro, conhecem a poderosa influencia que, sobre a tracção dos trens, exercem as curvas e, principalmente, as rampas da linha. Póde-se traduzir essas influencias em alongamentos que, addiccionados ás extensões reaes da linha, representem uma linha ficticia em recta e nivel equivalente á real e effectivamente percorrida com suas curvas e rampas.

Chama-se a essa linha imaginaria o comprimento virtual da outra.

Admittindo as hypotheses do engenheiro francez C. Baum, chega-se aos seguintes resultados :

Trecho primitivo

	No sentido da	
	Exportação	Importação
Extensão real	5.580 m.	5.580 m.
» ficticia, devida á influencia das curvas	2.496 »	2.496 »
Extensão ficticia, devida á influencia das rampas	39.047 »	3.877 »
Comprimento virtual do trecho primitivo	47.123 »	11.953 »

Variante

	No sentido da	
	Exportação	Importação
Extensão real	9.814 m.	9.814 m.
» ficticia, devida á influencia das curvas	5.795 »	5.795 »
Extensão ficticia, devida á influencia das rampas	38.865 »	7.210 »
Comprimento virtual da variante	54.474 »	22.819 »

Os respectivos coefficientes virtuaes, ou as relações dos comprimentos virtuaes para as extensões reaes das duas linhas, são:

	No trecho primitivo	Na variante
No sentido da exportação	8.4	5.5
» » » importação	2.1	2.2

Para maior clareza nos resultados comparativos vamos igualar á unidade os coefficientes virtuaes da variante, e teremos então para seus respectivos valores:

	No trecho primitivo	Na variante
No sentido da exportação	1.52	1.0
» » » importação	0.95	1.0

Representando os coefficientes virtuaes a medida do trabalho mechanico médio necessario para transportar uma tonelada de peso a um kilometro de distancia, reconhece-se que no transporte da exportação esse trabalho, no trecho antigo, seria 52 % maior do que vae ser na variante. Inapreciavel é sua differença no sentido da importação.

A variante vem, portanto, melhorar de modo importante, sob todos os pontos de vista, as condições do ramal de Santa Veridiana.

CONSTRUCÇÃO DO LEITO

Movimento de terras

Vão adiantados os trabalhos da preparação do leito, contractados com os empreiteiros Aurelio Villa Nova & Comp., embora não caminhassem, no anno passado, por falta de pessoal, com a desejada celeridade.

Apezar das repetidas ordens dadas aos empreiteiros, não puderam elles augmentar as turmas de excavação no numero exigido para que os respectivos serviços tivessem o maximo desenvolvimento. Dessa falta ainda se resente o ramal, conforme acabamos de verificar na visita que, em principio do mez corrente, fizemos aos trabalhos.

O leito acha-se prompto em uma extensão continua de 15 kilometros, além da ponte sobre o Mogy-guassú.

Nesse trecho faltam, porém, rampar poucos córtes e nivellar a plataforma da linha de modo a collocal-a na altura exacta do *grade.*

Esses serviços deverão ficar concluidos dentro de 30 dias.

No trecho immediato, medindo 15 kilometros, até o extremo do ramal, trabalhavam oito turmas no movimento de terras. Convindo augmentar esse numero, de modo a dar maior impulso aos trabalhos de excavação, dirigimos a 3 do corrente mez, ordem aos empreiteiros para formar, dentro do prazo de 30 dias, mais 6 turmas de operarios destinadas a atacar em outros pontos o movimento de terras.

Dessa sorte, progredirão os trabalhos da preparação do leito, devendo ficar concluidos em tempo de não fazer parar o assentamento de trilhos, que começará logo depois de terminada a montagem da superstructura metallica da ponte sobre o Mogy-guassú.

No preparo do leito tem sido executados pelos empreiteiros, os seguintes trabalhos :

Roçado em capoeirão de machado	51.609	m. quad., importando em			836$062
» » matta virgem.........	58.959	»	»	»	2:122$524
Destocamento.........................	28.431	»	»	»	6:653$053
Excavação em terra...............	130.081	» cubicos	»	»	89:926$125
» » pedra solta........	397	»	»	»	598$383
Empilhamento de pedras.........	96	»	»	»	34$560
Total do valor dos trabalhos..................					100:170$707

OBRAS D'ARTE

Com excepção da ponte sobre o Mogy-guassú, carecem de importancia as de mais obras d'arte do ramal, reduzidas a simples boeiros abertos e cobertos, com excepção apenas de um em arco com 1.0 de vão. Além dos boeiros, conta o ramal um pontilhão de 3.0 de vão, tambem em arco, sobre o corrego Tubarana. Vae elle em adiantada construcção, tendo os pés direitos promptos e a abobada começada.

Dos boeiros, existem feitos 12 e, por construir, 10.

A ponte do Mogy-guassú, com tres vãos, medindo o central 44 metros e os lateraes 37, tem as alvenarias completamente acabadas. Fundada sobre rocha, essa importante obra d'arte offerece seguras garantias de solidez a par de bonito effeito esthetico, pela qualidade da pedra e modo porque foram executadas as alvenarias.

Foi ella projectada pelo distincto engenheiro Gabriel Ozorio de Almeida.

Na construcção das obras d'arte os empreiteiros têm effectuado os seguintes trabalhos:

Excavação para fundações...	943	metros	cubicos.
Alvenaria de pedra com argamassa de cal............	690	»	»
Alvenaria de pedra com argamassa de cimento.........	516	»	»
Cantaria de 1.ª classe, com argamassa de cimento........	11	»	»
Cantaria de 2.ª classe, com argamassa de cimento.........	108	»	»
Alvenaria de tijolos........	24	»	»
» » pedra secca...	45	»	»
Enrocamento.............	30	»	quadrados
Rejuntamento.............	136	»	»
Apparelho..............	46	»	»

Todos estes serviços importaram em 35:665$090, assim discriminados pelas diversas especies de obra:

Boeiro em arco de Baguassú.....	3:531$458
6 » abertos...............	2:747$133
5 » cobertos...............	2:650$129
Pontilhão de Tubarana..........	4:445$564
Ponte do Mogy-guassú..........	22:290$806
	35:665$090

O custo da ponte do Mogy-guassú, é assim distribuido:

1.º encontro	5:677$382
1.º pilar	5:495$567
2.º »	5:795$483
2.º encontro	5:322$374
Total das alvenarias	22:290$806
Superstructura metallica posta em Jundiahy	47:110$610
	69:401$416

Devendo elevar-se a 26:000$000, mais ou menos, o preço da montagem e cravação da superstructura metallica, custará a ponte do Mogy-guassú, depois de inteiramente concluida, cerca de 95:000$000.

A 4 de Julho foi assignado contracto com os engenheiros civis Aurelio Villa Nova & Comp., empreiteiros da preparação do leito, para a montagem da superstructura metallica pelo preço de 128$250 por tonelada metrica de peso da ponte. Este preço comprehende a construcção dos andaimes, cravação e pintura do ferro, fornecimento e assentamento das longrinas de madeira, sobre as quaes devem correr os trilhos.

Estipulava ainda o contracto que o serviço completo da montagem ficaria concluido dentro de 60 dias, contados da data em que fosse entregue aos empreiteiros todo o material componente da superstructura metallica constante da referida factura enviada pela fabrica. Essa entrega ficou concluida a 10 de Outubro.

A 10 de Dezembro devia, portanto, achar-se acabado o serviço da montagem. Assim, porém, não aconteceu devido á morosidade com que procederam os empreiteiros, apezar das reiteradas ordens que tiveram para augmentar o pessoal de rebitadores e imprimir maior actividade ao serviço.

A 14 de Janeiro foi destruida pela enchente do Mogy-guassú grande parte do terceiro vão da ponte provisoria e, dois dias depois, era tambem levado aguas abaixo o vão central, ficando a superstructura metallica apoiada nos pilares, encontros e no primeiro vão da provisoria.

Como estivesse já concluida a cravação de todo o primeiro vão, e estendido o ferro nos dois outros com muitas peças rebitadas e outras presas a parafusos, a superstructura manteve-se em equilibrio apresentando, apenas, flexas no centro dos dois ultimos vãos.

Os empreiteiros, logo depois do accidente, trataram da reconstrucção da ponte provisoria, sem o que era impossivel continuar a cravação da superstructura. Esta acha-se já completamente acabada, tendo a Companhia os auxiliado de modo muito efficaz, pelo fornecimento de madeira, pessoal, etc.

A cravação deve ser recomeçada em breve e esperamos que a ponte possa dar passagem á machina no fim do mez de Abril.

EDIFICIOS

Foi já contractada com o Sr. Pedro Vaz de Almeida a construcção das estações, armazens e mais edificios destinados ao serviço do trafego do ramal de Santa Veridiana.

Tiveram começo e vão adiantados o chalet para posto telegraphico em Laranja Azeda, ponto do entroncamento do ramal com a linha principal, e a estação e armazem de Emas, no pasto da fazenda da Barra.

ASSENTAMENTO DE TRILHOS

Os trilhos estão assentados e lastrada a linha até a ponte do Mogy-guassú, na extensão de oito kilome-

tros, a contar de Laranja Azeda. Esse serviço foi feito por administração.

Acha-se tambem contractado com o Sr. Pedro Vaz de Almeida o assentamento da via permanente, desde a ponte até o extremo do ramal, pelo preço de 2$000 por metro corrente de linha. Obrigou-se esse empreiteiro a fazer todo o serviço no prazo de tres mezes.

Podendo elle ser iniciado em Maio, deverá ficar concluido, até a estação de Santa Veridiana, em tempo de transportarmos a importante safra de café deste anno.

PESSOAL

Continúa a cargo do chefe de navegação, engenheiro Alfredo de Freitas Reys, a fiscalisação das obras da primeira residencia do ramal, a qual se estende a 14 kilometros de Laranja Azeda.

Apezar de morar elle em Porto Ferreira, a fiscalisação de que se acha incumbido nada tem soffrido por não poupar esforços para bem desempenhal-a.

As obras da segunda residencia foram fiscalisadas até o fim de Janeiro pelo engenheiro Alvaro de Menezes, que nessa data foi dispensado, a seu pedido, do serviço da Companhia, sendo substituido pelo engenheiro Antonio Soares de Gouveia que, a 6 de Fevereiro, assumiu a fiscalisação das mesmas obras.

Campinas, 15 de Março de 1891.

M. P. Torres Neves.
Inspector Geral.

ANNEXO N. 1

MOVIMENTO DA CAIXA

(Vide Annexo N. 4 do relatorio da Directoria).

RELAÇÃO DOS ANNEXOS

que acompanham o relatorio do Inspector Geral da via ferrea

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

(Annexo N.º 2)

Demonstração do movimento e receita do trafego proprio no anno de 1890

ESTAÇÕES	VIAJANTES — 1.ª CLASSE		VIAJANTES — 2.ª CLASSE		VIAJANTES — TOTAL		Bagagens e encommendas		Animaes em trens de passageiros		Telegrammas	MERCADORIAS		Animaes em trens de carga		Armazenagens	Rendas diversas	Producto TOTAL
	Numero	Producto	Numero	Producto	Numero	Producto	Peso em kilos	Producto	Quantidade	Producto	Producto	Peso em kilos	Producto	Quantidade	Producto			
Agencia Paulista	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3:261$280	—	—	—	—	—	—	3:261$280
Jundiahy	3.017 1/2	9:331$490	13.508 1/2	21:850$700	16.526	31:182$190	45.480	1:699$400	112	315$500	475$350	1.020.610	7:981$590	27	64$240	12$000	192$000	41:922$270
Jundiahy Paulista	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	397$730	—	—	—	—	—	—	397$730
Louveira	1.224	1:902$960	4.937 1/2	3:483$080	6.161 1/2	5:386$040	10.304	223$080	79	71$400	178$460	47.529	102$090	—	—	1$580	5$000	5:967$650
Rocinha	1.280	1:848$930	6.427 1/2	5:473$780	7.707 1/2	7:322$710	16.878	252$710	75	53$730	238$220	784.930	1:628$270	—	—	17$080	306$000	9:818$720
Vallinhos	2.626 1/2	2:669$880	8.810 1/2	5:371$930	11.437	8:041$810	48.641	482$260	107	113$050	350$910	1.329.706	1:781$540	—	—	741$130	370$710	11:881$310
Campinas	9.701 1/2	28:683$510	32.218 1/2	48:970$590	41.920	77:654$100	205.227	7:707$740	416	1:081$970	4:491$980	5.059.967	52:144$380	132	159$980	1:452$880	7:727$770	152:420$800
Bôa Vista	61 1/2	66$410	1.403	662$000	1.464 1/2	728$410	1.966	41$660	5	11$920	46$250	23.820	46$070	—	—	3$500	—	877$810
Rebouças	935 1/2	1:852$500	6.019 1/2	6:595$250	6.955	8:447$750	24.653	480$570	102	100$800	183$060	2.056.651	4:418$630	18	14$340	93$210	17$000	13:755$360
S. Barbara	1.207 1/2	2:673$100	5.284	7:076$760	6.491 1/2	9:749$860	29.298	744$920	91	123$140	316$880	2 116.359	10:271$220	34	36$360	186$300	32$000	21:460$680
Tatú	451	684$870	4.176	2:915$030	4 627	3:599$900	6.900	182$320	52	99$810	136$350	594.462	2:782$310	25	20$010	128$890	—	6:949$590
Limeira	3.262	7:599$060	15.896 1/2	17:141$980	19.158 1/2	24:741$040	66.786	1:720$940	166	311$730	1:131$480	1.517.803	6:340$950	64	169$570	557$910	13$000	34:986$620
Cordeiro	2.171 1/2	4:373$270	10.038 1/2	8:750$890	12.210	13:124$160	20.696	490$710	62	65$990	699$470	758.399	2:048$980	—	—	46$470	382$000	16:857$780
S. Gertrudes	157 1/2	157$630	2.362	1:269$210	2.519 1/2	1:426$840	3.019	62$360	14	10$220	65$100	277.951	452$600	4	15$840	59$530	—	2:092$490
Rio Claro	3.950 1/2	10:491$720	11.686 1/2	18:566$270	15.637	29:057$990	47.250	1:779$270	97	279$720	2:198$720	350.432	2:166$000	16	39$240	210$490	130$640	35:862$070
Remanso	142	429$270	1.636 1/2	1:356$550	1.778 1/2	1:785$820	4.204	161$920	28	102$460	150$850	83.862	235$460	1	2$100	6$540	6$000	2:451$150
Araras	1.478 1/2	4:163$510	7.871	9:946$200	9.349 1/2	14:109$710	43.343	1:263$990	83	198$720	701$440	395.724	2:326$580	42	48$780	—	12$000	18:661$220
Guabiroba	241	671$470	2.775	2:743$760	3 016	3:415$230	6.741	228$350	76	213$540	98$850	138.505	419$920	88	60$150	3$600	—	4:439$640
S. Bento	103	263$590	1.797	1:544$880	1.900	1:808$470	2.950	76$720	38	20$680	54$300	75.728	293$360	63	40$880	$240	13$000	2:307$650
Leme	1.058	2:784$770	6.077 1/2	7:881$680	7.135 1/2	10:666$450	23.056	727$860	99	179$130	513$660	324.162	2:125$900	27	74$820	11$710	—	14:299$530
Pirassununga	2.888 1/2	7:848$350	11 170 1/2	16:469$930	14.059	24:318$280	72.080	2:083$860	111	235$960	1:207$700	831.729	3:309$170	27	105$300	94$570	2$000	31.356$840
Emas	—	—	—	—	—	—	3 208	138$060	3	1$340	227$500	82.432	663$980	17	56$330	57$010	27$590	1:171$810
Porto Ferreira	2.428	4:810$540	9.833 1/2	13:195$610	12.261 1/2	18:006$150	31 118	910$370	91	341$780	1:117$140	659.887	1:496$890	15	2$700	119$680	214$820	22:209$530
Descalvado	2.580	8:103$640	7.917 1/2	13:437$770	10.497 1/2	21:541.410	40.518	1:410$470	123	395$570	1:573$010	173.291	1:727$800	—	—	563$750	212$000	27:424$010
TOTAL	40.965 1/2	101:410$470	171.847	214:703$850	212.812 1/2	316:114$320	754.316	22:8[illegible]$540	2.030	4:328$160	19:815$690	18.703.939	104:763$690	600	910$640	4:368$070	9:663$430	482:833$540

Contadoria, Campinas, 11 de Março de 1891.

F. Gonçalves de Campos,

(Annexo n. 3.)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

DEMONSTRAÇÃO do movimento e receita do trafego commum e em transito no anno de 1890

TRAFEGO COMMUM

Estações	Viajantes – Primeira classe – Numero dos Embarcados	Viajantes – Primeira classe – Numero dos Desembarcados	Viajantes – Primeira classe – Producto	Viajantes – Segunda classe – Numero dos Embarcados	Viajantes – Segunda classe – Numero dos Desembarcados	Viajantes – Segunda classe – Producto	Viajantes – Total – Numero	Viajantes – Total – Producto	Bagagens e encommendas – Peso em kilos – Despachado	Bagagens e encommendas – Peso em kilos – Recebido	Bagagens e encommendas – Producto	Animaes em trens de passageiros – Numero dos Despachados	Animaes em trens de passageiros – Numero dos Recebidos	Animaes em trens de passageiros – Producto	Telegrammas	Mercadorias – Café – Peso em kilos – Despachados	Mercadorias – Café – Peso em kilos – Recebidos	Mercadorias – Café – Producto	Mercadorias – Diversos – Por vagão – Despachados (Kilos)	Mercadorias – Diversos – Por vagão – Recebidos (Kilos)	Mercadorias – Diversos – Por peso – Despachados (Kilos)	Mercadorias – Diversos – Por peso – Recebidos (Kilos)	Mercadorias – Diversos – Producto	Mercadorias – Total – Peso em kilos	Mercadorias – Total – Producto	Animaes em trem de cargas – Numero dos Despachados	Animaes em trem de cargas – Numero dos Recebidos	Animaes em trem de cargas – Producto	Producto total
Agencia Paulista	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	.....	....	11:365$290	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	...	...	....	11:365$290
Juntiahy	290,5	1.013,5	4:198$690	719	1.889	5:615$570	3.912	9:814$260	20.480	13.466	1:094$920	33	29	111$670	282$630	....	49 218	189$080	20.000	10.000	394.875	62.345	4:322$440	536.438	4:511$520	...	...	....	15.815$000
Jundiahy Paulista	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	.....	....	434$740	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	...	...	....	434$740
Louveira	357	366	679$540	818,5	771	921$910	2.312,5	1:601$450	7.272	4.554	164$350	24	28	30$540	81$680	389.813	......	1:585$240	....	15 000	229.352	193.457	693$250	827.622	2:278$490	2	...	2$400	4:158$910
Rocinha	321	254	791$390	1.244,5	930,5	1:877$130	2.750	2:668$520	19.091	10.715	471$010	51	44	93$890	[illegible]54$000	856.966	......	4:125$550	35.000	170.000	66.793	931.070	3:715$440	2.059 829	7:840$990	...	...	....	11:228$410
Vallinhos	572.5	298,5	1:571$510	1 206	865	2:290$930	2.942	3:862$440	19 581	12.879	606$070	45	47	124$880	227$610	4.067.814	66	26:557$030	15.000	125.000	86.760	1 434.443	7.937$650	5.729.083	34:494$680	24	...	49$440	39:365$120
Campinas	8.709,5	7.308,5	43:109$130	11.775,5	14.163,5	45:921$190	41.957	89.030$320	205.283	296.770	15:744$710	372	224	1:439$430	5:[illegible]10$750	3.330.701	797	30:231$980	420.000	13.385.000	2.526.299	23.781 465	237:991$830	43.444.262	268:226$810	36	254	139$730	379.991$750
Boa Vista	2	....	7$800	....	....	9$750	2	17$550	280	755	23$950	3	1	5$020	4$150	20.700	......	221$910	....	....	928	3.480	47$840	2 .108	269$750	...	...	....	320$[illegible]
Rebouças	73,5	....	292$500	82,5	....	196$250	156	488$750	5.944	3.797	329$270	16	4	43$500	79$920	334 113	......	4:692$830	955.000	10.000	19.956	161.585	5:361$720	1.480.654	10:054$550	...	...	....	10:995$990
Santa Barbara	269,5	122	1:781$280	406	317,5	2:050$960	1.115	3:832$240	9.627	8.371	932$070	37	40	241$440	144$780	80.471	752	1:359$490	1.880.000	105.000	697.734	426.719	18:996$110	3.190.676	20:355$600	...	26	114$600	25:620$730
Tatú	24	39	163$710	101	61	510$410	225	674$120	865	1.473	121$070	2	5	29$910	31$550	486.301	......	9:022$370	190.000	10.000	44.630	83.852	2 470$250	814.783	11:492$620	38	22	7$410	12:359$680
Limeira	778,5	387	6:765$830	1.505,5	829,5	7:095$080	3 500,5	13:860$910	36.165	32.541	3:832$390	82	36	212$560	819$700	3 885.255	15	79:989$470	1.400.000	90.000	442.625	2.342.196	51:561$600	8.160.091	131:551$070	...	...	2$100	150:278$730
Cordeiro	283,5	119	2:031$000	517,5	427	3:317$320	1.347	5.348$320	7.452	5.879	683$090	29	25	76$780	203$850	1.093 752	210	25:608$280	140 000	10.000	455.055	277.895	9:218$180	1.976.912	34:826$460	...	3	26$550	41:165$050
Santa Gertrudes	13	....	45$320	140,5	....	578$860	153,5	624$180	1.216	1.570	246$760	10	8	19$310	28$000	1.101.875	......	25:928$980	70.000	10.000	261.855	147.092	5:179$870	1.590.822	31:108$850	...	...	....	32:027$100
Rio Claro	2.011,5	1.737,5	26:382$240	2.336	3.087	22:972$760	9.172	49:355$000	35.914	66.613	8 236$150	72	56	782$640	1:697$380	1.984.549	105	50:669$330	130.000	465.000	282.470	8.171.449	161:864$320	11.033.573	212:533$650	...	...	4$510	272:609$330
Remanso	17,5	....	127$720	64,5	....	265$740	82	393$460	[illegible].087	2.658	361$850	19	5	68$510	70$430	576 423	......	13:091$760	....	20.000	30.482	64.121	2:131$820	691.026	15:223$580	...	...	....	16.117$830
Araras	422	263	4:715$900	661	450.5	4:356$590	1.796,5	9:072$490	16.072	16.833	2:514$160	34	10	191$630	407$260	1.299.424	......	33:478$740	165.000	105.000	188.562	1.300.195	31:773$290	3.058.181	65:2[illegible]2$030	15	...	81$900	77:519$470
Guabiroba	72	40	860$200	170	126,5	1:331$700	408,5	2:191$900	4.552	5.038	875$890	19	15	216$320	77$080	1.165.365	......	31:938$010	....	65.000	165.318	186.395	6:327$800	1.582.078	38:2[illegible]5$810	...	...	....	41:627$000
São Bento	17	....	141$810	38	....	220$060	55	361$870	1.662	1.453	262$660	4	.....	6$360	18$220	471.087	......	13:641$770	5.000	60.000	81.537	55.657	2.484$370	673.281	16 126$140	...	...	....	16.775$250
Leme	168	103	2:267$060	354	270	2:977$250	895	5:244$310	6.250	6 657	1:349$390	13	9	167$320	125$670	2.418.996	1.365	74:727$740	700.000	135.000	145.150	801.924	30:893$470	4.232.435	105:621$210	...	...	41$030	112:548$930
Pirassununga	551	247.5	7:670$150	907,5	587,5	8:145$910	2.293,5	15:816$060	19.952	17 209	3:662$230	29	11	312$650	592$390	1.69[illegible].811	38	54:190$720	205.000	105.000	143.280	1.555.545	48:685$460	3.705 674	102:876$180	...	70	51$320	123:310$830
Emas	....	....	....	....	....	....	....	....	2.5[illegible]	1.567	425$880	5	.....	57$510	39$600	2.584 316	......	82:557$060	20.000	150.000	27.238	412.804	10:993$690	3.204 358	93:550$750	...	...	....	94:051$540
Porto Ferreira	607	404	10:623$9[illegible]	899,5	804	10:708$610	2.714,5	21:332$530	11.5[illegible]3	19.144	4:240$460	33	26	458$300	533$610	4.358.330	2.148	131:139$010	10.000	30 000	129.513	3 399.011	80:662$500	7.979 002	211:801$510	...	46	92$040	238:458$450
Descalvado	775,5	402	13:759$22[illegible]	1.003,5	671.5	11:435$630	2.852,5	25:194$850	14 3[illegible]5	24.997	5:673$920	41	29	820$840	997$020	3.219.277	690	114:338$480	....	220.000	191.221	2.104.806	74:208$540	5.735 994	188:547$020	...	...	....	221:233$650
Total	16.336	13.104,5	127:985$920	24.950,5	26.251	132:799$610	80.642	260:785$530	445.002	554.939	51:850$250	971	652	5:490$810	23:830.310	35:452$339	55.404	809:284$830	6.360.000	15.355.000	6.611 633	47.897.506	797:524$440	111.731.882	1.606:309$270	115	421	613$030	1.949:379$200

TRAFEGO EM TRANSITO

Estações	Viajantes – Primeira classe – Numero dos Embarcados	Viajantes – Primeira classe – Numero dos Desembarcados	Viajantes – Primeira classe – Producto	Viajantes – Segunda classe – Numero dos Embarcados	Viajantes – Segunda classe – Numero dos Desembarcados	Viajantes – Segunda classe – Producto	Viajantes – Total – Numero	Viajantes – Total – Producto	Bagagens e encommendas – Peso em kilos – Despachado	Bagagens e encommendas – Peso em kilos – Recebido	Bagagens e encommendas – Producto	Animaes em trens de passageiros – Numero dos Despachados	Animaes em trens de passageiros – Numero dos Recebidos	Animaes em trens de passageiros – Producto	Telegrammas	Mercadorias – Café – Peso em kilos – Despachados	Mercadorias – Café – Peso em kilos – Recebidos	Mercadorias – Café – Producto	Mercadorias – Diversos – Por vagão – Despachados (Kilos)	Mercadorias – Diversos – Por vagão – Recebidos (Kilos)	Mercadorias – Diversos – Por peso – Despachados (Kilos)	Mercadorias – Diversos – Por peso – Recebidos (Kilos)	Mercadorias – Diversos – Producto	Mercadorias – Total – Peso em kilos	Mercadorias – Total – Producto	Animaes em trem de cargas – Numero dos Despachados	Animaes em trem de cargas – Numero dos Recebidos	Animaes em trem de cargas – Producto	Producto total
Companhia Mogyana	9.464,5	6 094	40:140$250	11.599,5	9 657	33:009$920	36.815	73:150$150	226.731	367.990	19:953$830	316	305	1:202$130	7:164$840	61.855.049	9.266	561:279$620	575.000	2.990.000	1.342.157	43.301.560	344:428$100	110.073.032	905:707$720	3	15	83$900	1.007:262$570
» Rio Claro	2.915,5	1.502	30:998$600	5.290,5	4 288	39:554$980	13.996	70:553$580	55.310	144.987	19:032$650	90	151	1:318$710	2:773$020	23.934.542	3.244	592:091$460	30.000	1.010.000	1.393.952	15.621.974	341:517$610	41.993.712	933:409$070	40	8	233$850	1.027:520$880
» Descalvadense	....	....	....	....	2	7$120	2	7$120	2.365	2.649	627$730	2	1	13$560	....	2.384.406	100	84:752$910	....	55.000	45.066	366.789	12:939$920	2.851 361	97:692$830	...	...	....	98:341$240
» Itatibense	1.355	363	1:583$690	876,5	579	770$240	3.173,5	2:353$930	23.812	28.403	740$410	27	19	19$210	414$620	3.798.965	2.148	8:831$910	10.000	165.000	163.357	1.862.164	6:428$550	6.001.634	15:260$460	...	...	....	18.788$630
Fluvial Paulista	....	2	13$120	....	1	3$280	3	16$400	1.208	5 069	958$450	2	.....	8$320	....	5.268.810	......	131:691$320	....	160.000	152.156	3.734.740	97:193$130	9.315.706	228:884$450	..	...	....	229:867$620
Total	13 735	7.961	72:735$640	17.766.5	14.527	73:345$540	53.989,5	146:081$180	309.496	549.098	41:313$070	437	476	2:561$930	10:552$480	97.241.772	14 758	1.378:647$220	615.000	4 380.000	3 096.688	64.887.227	802:507$310	170.235 445	2.181:754$530	43	23	317$750	2.381:780$940
Total geral	30.071	21.065,5	200:721$560	42.717	40.778	206:145$150	134.631,5	406:866$710	754.428	1.104.037	93:163$320	1.408	1.128	8:052$740	34:182$790	132.694.111	70.162	2.187:932$050	6.975.000	19.735.000	9.708.321	112.784.733	1.600:031$750	281.967.327	3.787:963$800	158	444	930$780	4.331:160$140

A importancia dos bilhetes vendidos nas diversas linhas estranhas com destino á todas as nossas estações foi creditada em cada uma das nossas respectivas estações de destino, em vez de sel-o nas de entroncamento com as diversas linhas estranhas. Outro tanto se fez com relação a todas as demais verbas de receita do trafego commum.

Contadoria, Campinas, 10 de Março de 1891.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

F. Gonçalves de Campos,
Contador.

(Annexo N.º 4)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de passageiros, bagagens e animaes com indicação das procedencias e destinos

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	PAULISTA (FERREA) — Viajantes 1.a Classe	2.a Classe	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	PAULISTA (FLUVIAL) — Viajantes 1.a Cl.	2.a Cl.	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	3.017½	13.508½	16 526	45.480	112	...	...	—	60	...
Louveira	1.224	4.937½	6.161½	10.304	79	...	...	...	...	...
Rocinha	1.280	6.427½	7.707½	16.878	75	...	...	...	...	...
Vallinhos	2.626½	8.810½	11 437	48.641	107	...	...	...	...	...
Campinas	9.701½	32 218½	41.920	205.227	416	...	...	...	501	...
Boa Vista	61½	1.403	1 464½	1.936	5	...	...	...	...	...
Rebouças	935½	6 019½	6 955	24.653	102	...	...	...	...	...
Santa Barbara	1.207½	5 284	6 491½	29 208	91	...	...	...	...	...
Tatú	451	4 176	4.627	6.900	52	...	...	...	...	...
Limeira	3 262	15.896½	19.158½	66.786	166	...	...	...	...	...
Cordeiro	2.171½	10 038½	12.210	20.696	62	...	...	...	...	...
Santa Gertrudes	157½	2.362	2 519½	3 019	14	...	...	...	...	...
Rio Claro	3 950½	11.686½	15.637	47.250	97	...	...	...	179	...
Remanso	142	1 636½	1 778½	4.204	28	...	...	...	...	...
Araras	1.478½	7 871	9 349½	43 343	83	...	...	...	...	...
Guabiroba	241	2.775	3.016	6.741	76	...	...	...	...	...
São Bento	103	1.797	1.900	2 950	38	...	...	...	...	...
Leme	1.058	6 077½	7.135½	23 056	99	...	...	...	260	...
Pirassununga	2.888½	11.170½	14 059	72.080	111	...	...	...	419	...
Emas	—	—	—	3.208	3	...	...	...	...	...
Porto Ferreira	2.428	9.833½	12.261½	31 118	91	...	...	...	...	...
Descalvado	2.580	7.917½	10 497½	40.518	123	...	...	...	1.057	...
Total da Companhia Paulista	40.965½	171.847	212.812½	754.316	2.030	—	—	—	2.476	–
Paulista Fluvial	—	—	—	859	—	—	—	—	—	—
São Paulo Railway	10.789	20 850	31.639	438.877	413	2	1	3	5.034	...
Mogyana	586	1 044½	1 630½	31.637	100	—	—	—	46	...
Rio Claro	611½	2.340	2.951½	30.037	86	–	—	—	454	...
Ytuana	399	909½	1.308½	24.804	27	...	...	...	...	...
São Paulo e Rio de Janeiro	—	—	—	5 677	3	...	...	...	...	...
Sorocabana	14	—	14	1.651	2	...	...	...	35	...
Bragantina	20	163½	183½	4 241	3	—	—	—	...	...
Descalvadense	—	—	—	3.464	3	...	...	...	...	...
Itatibense	685	943½	1.628½	13.692	15	...	...	...	...	...
Total	13.104½	26.251	39 355½	554.939	652	2	1	3	5.569	—
Total Geral	54.070	198 098	252 168	1.309.255	2.682	2	1	3	8.045	...

DE	SÃO PAULO RAILWAY — Viajantes 1.a Classe	2.a Classe	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	MOGYANA — Viajantes 1.a Classe	2.a Classe	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	—	—	—	—	—	255	528½	783½	9.206	15
Louveira	355	818½	1.173½	4.556	15	2	...	2	2.246	4
Rocinha	317	1.166½	1.483½	16.637	38	4	68	72	1.021	11
Vallinhos	547	1.047½	1.594½	12.922	18	25½	158½	184	3.488	18
Campinas	7.928½	10.041	17.969½	146.855	239	...	...	...	...	...
Boa Vista	2	...	2	166	2	...	...	...	...	...
Rebouças	73½	82½	156	1.404	6	...	...	...	2.790	7
Santa Barbara	269½	406	675½	5.483	26	...	...	...	1.773	6
Tatú	24	101	125	412	...	...	...	...	108	...
Limeira	704½	1.095½	1.800	22.573	24	...	...	...	3.251	10
Cordeiro	201½	432½	634	3.711	7	...	...	...	506	2
Santa Gertrudes	13	140½	153½	588	4	...	...	...	52	...
Rio Claro	1.845	2.256½	4.101½	26.494	62	98	40	138	4.807	5
Remanso	17½	64½	82	600	5	...	...	...	99	...
Araras	395	578	973	9.649	20	...	...	...	2.478	9
Guabiroba	72	170	242	2.632	10	...	...	...	666	1
São Bento	17	38	55	758	1	...	...	...	386	...
Leme	168	352	520	4.914	12	...	...	...	670	...
Pirassununga	480	821	1.301	11.222	18	13	2	15	1.084	3
Emas	...	...	...	1.540	2	...	...	...	135	1
Porto Ferreira	607	892½	1 499½	8.514	24	...	...	...	459	5
Descalvado	730½	936	1.666½	9.148	36	...	...	...	1.295	2
Total da Companhia Paulista	14.767½	21.440	36.207½	290.778	569	397½	797	1.194½	36.520	99
Paulista Fluvial	—	—	—	980	2	—	—	—	12	...
São Paulo Railway	—	—	—	—	...	5.842½	9.477½	15.320	348.642	286
Mogyana	9.381½	11.561	20.942½	205.921	282	...	...	...	...	...
Rio Claro	2.915½	5.277½	8.193	46.803	87	...	2	2	2.822	2
Ytuana	...	...	...	...	...	55	50	105	9.557	17
São Paulo e Rio de Janeiro	...	...	...	...	...	176	54	230	4 394	...
Sorocabana	...	...	...	...	...	...	...	...	2.935	...
Bragantina	...	...	...	...	...	20½	75½	96	2.462	2
Descalvadense	...	...	...	1.278	2	...	...	...	228	...
Itatibense	1.355	825½	2.180½	14.770	11	...	23	23	4.437	12
Total	13.652	17.664	31.316	269.752	384	6 094	9.682	15.776	375.489	319
Total Geral	28.419½	39.104	67.523½	560.530	953	6.491½	10.479	16.970½	412.009	418

DE	RIO CLARO — Viajantes 1.a Classe	2.a Classe	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	YTUANA — Viajantes 1.a Classe	2.a Classe	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	35½	165½	201	2.497	13	...	...	...	—	...
Louveira	...	...	...	60	5	...	...	...	283	...
Rocinha	...	...	...	433	2	...	...	...	319	...
Vallinhos	...	...	...	709	5	...	...	...	1.910	4
Campinas	392	1.294½	1.686½	27.328	87	387	423	810	16.226	29
Boa Vista	...	...	...	53	...	...	...	...	...	1
Rebouças	...	...	...	1.082	2	...	...	...	144	...
Santa Barbara	...	...	...	1.662	5	...	...	...	379	...
Tatú	...	...	...	339	...	...	...	...	6	1
Limeira	74	408	482	7.962	45	...	...	...	1.631	...
Cordeiro	82	85	167	2.871	20	...	...	...	121	...
Santa Gertrudes	...	...	...	366	5	...	...	...	146	...
Rio Claro	...	...	...	...	...	68½	39½	108	1.276	2
Remanso	...	...	...	165	...	...	...	...	223	14
Araras	27	83	110	2.822	4	...	...	...	366	1
Guabiroba	...	...	...	687	6	...	...	...	373	2
São Bento	...	...	...	57	3	...	...	...	385	...
Leme	...	2	2	207	1	...	...	...	66	...
Pirassununga	16½	66½	83	4.917	6	31½	17	48½	1.328	2
Emas	...	...	...	436	...	...	...	...	253	...
Porto Ferreira	...	6	6	895	4	...	...	...	615	...
Descalvado	44	67½	111½	2.166	3	1	...	1	495	...
Total da Companhia Paulista	671	2.178	2.849	57.714	216	488	479½	967½	26.545	56
Paulista Fluvial	—	—	—	92	...	—	—	—	90	...
São Paulo Railway	1.502	4.286	5.788	132.959	132	...	...	...	...	...
Mogyana	...	2	2	4 216	5	77½	21	98½	9.118	12
Rio Claro	...	...	...	...	...	...	2	2	2.686	1
Ytuana	...	2	2	6 017	18	...	...	...	...	...
São Paulo e Rio de Janeiro	...	...	...	4.204	1	...	...	...	...	...
Sorocabana	...	...	...	1.266	...	...	...	...	257	...
Bragantina	...	...	...	541	...	...	...	...	7	...
Descalvadense	...	...	...	812	...	...	...	...	47	...
Itatibense	...	...	...	360	...	...	...	...	2.486	...
Total	1.502	4.290	5.792	150.467	156	77½	23	100½	14.691	13
Total Geral	2.173	6 468	8.641	208.181	372	565½	502½	1.068	41.236	69

DE	SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO — Viajantes 1.a Cl.	2.a Cl.	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	SOROCABANA — Viajantes 1.a Cl.	2.a Cl.	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	BRAGANTINA — Viajantes 1.a Classe	2.a Classe	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	—	...
Louveira	...	...	...	23	...	...	...	...	5	...	...	...	...	99	...
Rocinha	...	...	...	...	...	...	...	...	36	...	...	...	...	88	...
Vallinhos	...	...	...	13	...	...	...	...	169	...	...	...	...	125	...
Campinas	...	...	...	613	...	...	1	1	1.099	2	...	...	...	1.355	4
Boa Vista	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rebouças	...	...	...	...	...	...	...	...	5	...	...	...	...	...	...
Santa Barbara	...	...	...	9	...	...	...	...	7	...	...	...	...	...	...
Tatú	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1
Limeira	...	...	...	26	...	...	...	...	...	...	...	2	2	217	3
Cordeiro	...	...	...	240	...	...	...	...	3	...	...	...	...	...	...
Santa Gertrudes	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rio Claro	...	...	...	118	1	...	...	...	129	2	...	...	...	288	...
Remanso	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Araras	...	...	...	...	...	...	...	...	134	...	...	...	...	81	...
Guabiroba	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
São Bento	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Leme	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...
Pirassununga	...	...	...	74	...	10	...	10	158	...	...	1	1	9	...
Emas	...	...	...	5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Porto Ferreira	...	...	...	422	...	...	...	...	62	...	...	1	1	1	...
Descalvado	...	...	...	50	...	...	...	...	84	...	...	...	...	15	...
Total da Companhia Paulista	...	...	...	1.593	1	10	1	11	1 891	4	...	4	4	2 279	8
Paulista Fluvial	...	...	...	...	...	...	...	...	34	...	...	...	...	...	...
São Paulo Railway	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mogyana	2	...	2	1.398	1	...	...	...	799	2	2½	14½	17	1.737	4
Rio Claro	...	2	2	1.599	...	...	2	2	382	...	...	5	5	256	...
Ytuana	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
São Paulo e Rio de Janeiro	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Sorocabana	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bragantina	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Descalvadense	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Itatibense	...	...	...	248	...	...	...	...	83	...	...	28	28	1.428	4
Total	2	2	4	3.245	1	—	2	2	1 298	2	2½	47½	50	3.421	8
Total Geral	2	2	4	4.838	2	10	3	13	3.189	6	2½	51½	54	5.700	16

DE	DESCALVADENSE — Viajantes 1.a Cl.	2.a Cl.	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	ITATIBENSE — Viajantes 1.a Cl.	2.a Cl.	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	...	...	...	149	...	...	25	25	8.568	5
Louveira	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rocinha	...	...	...	...	...	...	10	10	557	...
Vallinhos	...	...	...	...	...	...	...	...	245	...
Campinas	...	...	...	1.026	1	2	16	18	10.280	10
Boa Vista	...	...	...	61	...	...	...	...	...	...
Rebouças	...	...	...	...	...	...	...	...	519	1
Santa Barbara	...	...	...	191	...	...	...	...	123	...
Tatú	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Limeira	...	...	...	372	...	...	...	...	133	...
Cordeiro	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Santa Gertrudes	...	...	...	...	...	...	...	...	64	1
Rio Claro	...	...	...	4	...	...	...	...	619	...
Remanso	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Araras	...	...	...	181	...	...	...	...	361	...
Guabiroba	...	...	...	...	...	...	...	...	174	...
São Bento	...	...	...	76	...	...	...	...	...	...
Leme	...	...	...	132	...	...	...	...	...	...
Pirassununga	...	...	...	609	...	...	...	...	132	...
Emas	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Porto Ferreira	...	...	...	302	...	...	...	...	283	...
Descalvado	...	...	...	...	...	...	...	...	45	...
Total da Companhia Paulista	...	...	...	3.103	1	2	51	53	22.103	17
Paulista Fluvial	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
São Paulo Railway	...	2	2	2.474	1	363	579	942	23 509	4
Mogyana	...	...	...	32	...	1	1	2	3.464	10
Rio Claro	...	...	...	60	...	...	...	...	248	...
Ytuana	...	...	...	175	...	...	...	...	2.479	9
São Paulo e Rio de Janeiro	...	...	...	...	...	...	...	...	235	...
Sorocabana	...	...	...	...	...	...	...	...	196	...
Bragantina	...	...	...	...	...	...	...	...	1.720	6
Descalvadense	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Itatibense	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total	—	2	2	2.741	1	364	580	944	31.851	29
Total Geral	...	2	2	5.844	2	366	631	997	53.954	46

Campinas, 12 de Março de 1891.

M. I. Garcia,

M. P. Torres Neves,

(Annexo N.º 5)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de passageiros, bagagens e animaes, com indicação das procedencias e destinos

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA	PAULISTA (FERREA) Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas (Kilos)	Animaes em trens de passageiros	PAULISTA (FLUVIAL) Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas (Kilos)	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	4.189½	12.581½	16.771	57.316	159				42	
Louveira	1.722½	6.011½	7.734	11.403	36					
Rocinha	952	6.611	7.563	49.286	90					
Vallinhos	1.932½	8.765½	10.698	44.458	70					
Campinas	8.216½	31.852½	40.069	143.900	464				206	
Boa Vista	99½	662	761½	1.144	14					
Rebouças	963½	5.547½	6.511	24.939	69					
Santa Barbara	913	4.800	5.713	29.641	72				7	
Tatú	579	4.800½	5.379½	13.873	39					
Limeira	3.280	15.412	18.692	50.771	132				10	
Cordeiro	2.190½	9.406	11.596½	29.570	63				37	
Santa Gertrudes	489	2.304	2.793	5.261	17					
Rio Claro	3.896½	14.098½	17.995	56.180	167				88	
Remanso	219½	1.630	1.849⅓	11.913	24					
Araras	1 564½	7.964	9.528½	36.920	76					
Guabiroba	299½	2.338½	2.638	10.529	39					
São Bento	88½	1.673½	1.762	3.497	9					
Leme	964	6.220½	7.184½	25 676	58					
Pirassununga	3.102½	10.630½	13.733	43.099	132				377	
Emas	7		7	3.655	16					
Porto Ferreira	2.399	10.708½	13.107½	56.642	160					
Descalvado	2.897	7.829	10.726	44.643	124				92	
Total da Companhia Paulista	40.965½	171.847	212.812½	754.316	2.030				859	

PARA	SÃO PAULO RAILWAY Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas (Kilos)	Animaes em trens de passageiros	MOGYANA Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas (Kilos)	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy						586	1.040½	1.626½	7.899	11
Louveira	366	771	1.137	3.260	20				742	4
Rocinha	254	930½	1.184½	7.724	31				1.304	12
Vallinhos	298½	865	1.163½	8.941	22				2.418	19
Campinas	6.137	10.923	17.060	254.290	178					
Boa Vista		—		164					143	
Rebouças		—		1.070	1				1.450	
Santa Barbara	122	317½	439½	5.006	20				2.123	12
Tatú	39	61	100	770	4				306	1
Limeira	357	799½	1.156½	20.991	8				3.535	12
Cordeiro	119	425	544	3.021	2				1.336	17
Santa Gertrudes				893	2				19	
Rio Claro	1.654½	2.900½	4.555	57.494	41				5.478	9
Remanso				2.175						
Araras	263	449½	712½	13.248	8				910	
Guabiroba	40	126½	166½	3.752	13				132	
São Bento				1.241					110	
Leme	103	251	354	5.265	8				222	
Pirassununga	233	555½	788½	12.379	7		4	4	505	1
Emas				1.390					115	
Porto Ferreira	404	803	1.207	16.023	21				369	
Descalvado	399	671½	1.070½	19.780	27				2.521	2
Total da Companhia Paulista	10.789	20.850	31.639	438 877	413	586	1.044½	1.630½	31.637	100

PARA	RIO CLARO Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas (Kilos)	Animaes em trens de passageiros	YTUANA Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas (Kilos)	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy	184½	500½	685	1.651	12					
Louveira				45					104	1
Rocinha				504	1				448	
Vallinhos				246	3				1.003	
Campinas	417	1.797½	2.214½	12.478	25	278½	687	965½	15.477	14
Boa Vista										
Rebouças				801					26	
Santa Barbara				529	8				59	
Tatú				319					29	
Limeira	7	16	23	5.412	16	23	11	34	1.642	
Cordeiro		2	2	1.157	6				23	
Santa Gertrudes				451	5				197	
Rio Claro						83	186½	269½	1.878	6
Remanso				24	1				429	4
Araras		1	1	1.289	2				418	
Guabiroba				96					613	2
São Bento									66	
Leme		19	19	772	1				24	
Pirassununga		3	3	1.683	3	14½	25	39½	1.357	
Emas				6					56	
Porto Ferreira		1	1	653	3				493	
Descalvado	3		3	1.921					462	
Total da Companhia Paulista	611½	2.340	2.951½	30.037	86	399	909½	1.308½	24.804	27

PARA	SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas (Kilos)	Animaes em trens de passageiros	SOROCABANA Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas (Kilos)	Animaes em trens de passageiros	BRAGANTINA Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas (Kilos)	Animaes em trens de passageiros
Jundiahy															
Louveira									33	2				370	1
Rocinha									49					540	
Vallinhos				93					95					4	1
Campinas				3.427	3	14		14	778		20	160½	180½	2.818	
Boa Vista														130	
Rebouças									5						1
Santa Barbara				340					14						
Tatú															
Limeira				113					82			3	3	132	
Cordeiro				170					7					3	
Santa Gertrudes															
Rio Claro				346					232					89	
Remanso															
Araras				20					104						
Guabiroba															
São Bento															
Leme									11						
Pirassununga				177					101					131	
Emas															
Porto Ferreira				901					13					20	
Descalvado				90					127					4	
Total da Companhia Paulista				5.677	3	14		14	1.651	2	20	163½	183½	4.241	3

PARA	DESCALVADENSE Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas (Kilos)	Animaes em trens de passageiros	ITATIBENSE Viajantes 1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Bagagens e encommendas (Kilos)	Animaes em trens de passageiros	Para
Jundiahy				19		243	348	591	3.855	6	Jundiahy.
Louveira											Louveira.
Rocinha									146		Rocinha.
Vallinhos									79	2	Vallinhos.
Campinas				1.103	2	442	595½	1.037½	6.193	2	Campinas.
Boa Vista				73	1				245		Boa Vista.
Rebouças									445	2	Rebouças.
Santa Barbara				19					274		Santa Barbara.
Tatú				34					15		Tatú.
Limeira				407					217		Limeira.
Cordeiro				17					108		Cordeiro.
Santa Gertrudes									10	1	Santa Gertrudes.
Rio Claro				67					941		Rio Claro.
Remanso									30		Remanso.
Araras				256					588		Araras.
Guabiroba				362					83		Guabiroba.
São Bento									36		S. Bento.
Leme				350					13		Leme.
Pirassununga				342					157		Pirassununga.
Emas											Emas.
Porto Ferreira				415					257	2	Porto Ferreira.
Descalvado											Descalvado.
Total da Companhia Paulista				3.464	3	685	943½	1.628½	13.692	15	Total da Comp. Paul.

Campinas, 12 de Março de 1890.

M. P. Garcia.

Secretario.

M. P. Torres Neves,

Inspector Geral.

ESTATISTICA do movimento de mercadorias e animaes, com indicação das procedencias e destinos

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	Paulista (Ferrea) – Mercadorias – Café (kilos)	Diversos	Total	Animaes em trens de carga	Paulista (Fluvial) – Mercadorias – Café (kilos)	Diversos	Total	Animaes em trens de carga
Jundiahy	....	1.020.610	1.020.610	27	....	11.019	11.019	....
Louveira	....	47.529	47.529	....	....	....	....	....
Rocinha	....	784.930	784.930	....	....	....	....	....
Vallinhos	....	1.329.706	1.329.706	....	....	....	....	....
Campinas	....	5.059.967	5.059.967	132	....	155.275	155.275	....
Boa Vista	....	23.820	23.820	....	....	....	....	....
Rebouças	....	2.056.651	2.056.651	18	....	....	....	....
Santa Barbara	....	2.116.359	2.116.359	34	....	1.958	1.958	....
Tatú	....	594.462	594.462	25	....	....	....	....
Limeira	....	1.517.803	1.517.803	64	....	71.311	71.311	....
Cordeiro	....	758.399	758.399	....	....	675	675	....
Santa Gertrudes	....	277.951	277.951	4	....	....	....	....
Rio Claro	....	350.432	350.432	16	120	41.693	41.813	....
Remanso	....	83.862	83.862	1	....	....	....	....
Araras	....	395.724	395.724	42	....	15.439	15.439	....
Guabiroba	....	138.505	138 505	88	....	1.606	1.606	....
São Bento	....	75.728	75 728	63	....	....	....	....
Leme	....	324.162	324.162	27	....	395	395	....
Pirassununga	....	831.729	831.729	27	....	12.469	12.469	....
Emas	....	82.432	82.432	17	....	....	....	....
Porto Ferreira	....	659.887	659.887	15	....	....	....	....
Descalvado	....	173.291	173.291	....	1.468	49.781	51.249	....
Total da Companhia Paulista	....	18.703.939	18.703.939	600	1.588	361.621	363.209	....
Paulista Fluvial	2.115	109.943	112.058	....	....	....	....	....
São Paulo Railway	....	60.975.846	60.975.846	47	....	3.860.391	3.860.391	....
Mogyana	18.027	211.848	229.875	25	39	2.836	2.875	....
Rio Claro	2.236	234.891	237.127	115	133	4.178	4.311	....
Ytuana	598	681.628	682.226	36	....	9.337	9.337	....
São Paulo e Rio de Janeiro	....	95.000	95 000	1	....	584	584	....
Sorocabana	....	774.798	774.798	....	....	24.125	24.125	....
Bragantina	....	76.562	76.562	197	....	303	303	....
Descalvadense	....	24.350	24.350	....	....	....	....	....
Itatibense	32.428	67.640	100 068	....	....	....	....	....
Total	55.404	63.252.506	63.307.910	421	172	3.901.754	3.901.926	....
Total geral	55.404	81.956.445	82.011.849	1 021	1.760	4.263.375	4.265.135	....

DE	São Paulo Railway – Mercadorias – Café (kilos)	Diversos	Total	Animaes em trens de carga	Mogyana – Mercadorias – Café (kilos)	Diversos	Total	Animaes em trens de carga
Jundiahy	....	....	....	....	....	286.324	286.32	....
Louveira	389.782	225.383	615.165	....	....	2.373	2.37	....
Rocinha	856.846	85.885	942.731	....	....	5.523	5.52	....
Vallinhos	4 067.699	66.214	4.133.913	....	115	21 834	21.94	....
Campinas	3.330.701	1.134.070	4.464.771	4	....	....	....	....
Boa Vista	20.700	436	21.136	....	....	140	14	....
Rebouças	334.083	835.906	1.169.989	....	....	130.491	130.49	....
Santa Barbara	80.471	2.144.929	2.225.400	....	....	333.458	333.45	....
Tatú	485.671	203.727	689.398	....	....	17.393	17.39	....
Limeira	3.885.165	1.416.009	5.301.174	....	60	62.523	62.58	....
Cordeiro	1.093.752	568.367	1.662.119	....	....	8.773	8.77	....
Santa Gertrudes	1 101.875	288.878	1.390.753	....	....	531	53	....
Rio Claro	1.984.369	329.194	2.313.563	....	....	31.545	31.54	....
Remanso	576.423	26 365	602.788	....	....	3.360	3.36	....
Araras	1.299.276	240.345	1.539.621	....	....	46.183	46.18	15
Guabiroba	1.165.090	146.605	1.311.695	....	....	12.546	12.54	....
São Bento	470.913	80.504	551.417	....	....	4.393	4.39	....
Leme	2.448.996	825.219	3.274.215	....	....	3.095	3.09	....
Pirassununga	1.696.536	108.965	1.805.501	....	60	7.050	7.11	....
Emas	2.584.316	42.560	2.626.876	....	....	3.058	3.05	....
Porto Ferreira	4.357.943	93 333	4.451.276	....	....	19.360	19.36	....
Descalvado	3.214.083	88.119	3.302.202	....	1.084	35.910	36.99	....
Total da Companhia Paulista	35.444.690	8.951.013	44.395 703	4	1.319	1.035.863	1.037.18	15
Paulista Fluvial	5.268.360	143.811	5.412.171	....	450	5.076	5.52	....
São Paulo Railway	....	....	....	....	9.082	45.417.455	45.426.53	....
Mogyana	61.853.915	1.259.304	63.113.219	3	....	....	....	....
Rio Claro	23.933.493	1.334 495	25.267.988	33	200	18.195	18.39	....
Ytuana	....	....	....	....	70	130.876	130.94	....
São Paulo e Rio de Janeiro	....	....	....	....	114	109.368	109.48	15
Sorocabana	....	....	....	....	....	592.675	592.67	....
Bragantina	....	....	....	....	....	41.186	41.18	....
Descalvadense	2.384.230	42.416	2.426.646	....	....	714	71	....
Itatibense	3.798.595	116 727	3.915.322	....	300	27.939	30.23	....
Total	97.238.593	2.896.753	100.135.346	36	10.216	46.345.484	46.355.70	15
Total geral	132.683.283	11.847.766	144.531.049	40	11.535	47.381.347	47.392.88	30

DE	Rio Claro – Mercadorias – Café (kilos)	Diversos	Total	Animaes em trens de carga	Ytuana – Mercadorias – Café (kilos)	Diversos	Total	Animaes em trens de carga
Jundiahy	....	45.029	45.029	....	....	....	....	....
Louveira	....	453	453	....	....	112	112	....
Rocinha	....	2.730	2.730	....	....	1.007	1.007	....
Vallinhos	....	3.081	3.081	24	....	2.220	2.220	....
Campinas	....	1.228.457	1.228.457	....	....	124.658	124.658	....
Boa Vista	....	128	128	....	....	180	180	....
Rebouças	30	7.498	7.528	....	....	697	697	....
Santa Barbara	....	63.489	63.489	....	....	5.899	5.899	....
Tatú	550	7.965	8.515	38	80	100	180	....
Limeira	....	274.072	274.072	....	30	6.299	6.329	....
Cordeiro	....	15.704	15.704	....	....	110	110	....
Santa Gertrudes	....	42.132	42.132	....	....	....	....	....
Rio Claro	....	....	....	....	....	2.669	2.669	....
Remanso	....	198	198	....	....	559	559	....
Araras	....	25.579	25 579	....	....	334	334	....
Guabiroba	275	3.151	3.426	....	....	783	783	....
São Bento	....	306	306	....	174	1.334	1.508	....
Leme	....	7.544	7.544	....	....	684	684	....
Pirassununga	....	144.501	144.501	....	172	3.074	3.246	....
Emas	....	1.109	1.109	....	....	356	356	....
Porto Ferreira	40	10.339	10.379	....	105	3.943	4.048	....
Descalvado	2.250	13.717	15.967	....	15	1 198	1.213	....
Total da Companhia Paulista	3.145	1.897.182	1.900.327	62	576	156.216	156.792	....
Paulista Fluvial	....	408	408	....	....	1.871	1.871	....
São Paulo Railway	3.078	16 372.463	16.375.541	5	....	....	....	....
Mogyana	205	22.589	22.794	....	509	58.510	59.019	....
Rio Claro	....	....	....	....	280	19.183	19.463	....
Ytuana	66	84.348	84.414	....	....	....	....	....
São Paulo e Rio de Janeiro	100	78.442	78.542	3	....	....	....	....
Sorocabana	....	91.361	91.361	....	....	....	....	....
Bragantina	....	5.360	5.360	....	....	....	....	....
Descalvadense	....	902	902	....	176	872	1.048	....
Itatibense	....	2.695	2.695	....	60	3.765	3.825	....
Total	3.449	16 658.568	16.662.017	8	1.025	84.201	85.226	....
Total geral	6.594	18 555.750	18.562.344	70	1.601	240.417	242.018	....

DE	São Paulo e Rio de Janeiro – Mercadorias – Café (kilos)	Diversos	Total	Animaes em trens de carga	Sorocabana – Mercadorias – Café (kilos)	Diversos	Total	Animaes em trens de carga
Jundiahy	....	....	....	....	....	....	....	....
Louveira	....	27	27	2	31	580	611	....
Rocinha	....	....	....	....	....	816	816	....
Vallinhos	....	82	82	....	....	1.799	1.799	....
Campinas	....	4.705	4.705	....	....	77.368	77 368	....
Boa Vista	....	....	....	....	....	....	....	....
Rebouças	....	....	....	....	....	18	18	....
Santa Barbara	....	5.000	5.000	....	....	2.176	2.176	....
Tatú	....	....	....	....	....	....	....	....
Limeira	....	4	4	....	....	679	679	....
Cordeiro	....	993	993	....	....	....	....	....
Santa Gertrudes	....	....	....	....	....	200	200	....
Rio Claro	60	6.387	6.447	....	....	386	386	....
Remanso	....	....	....	....	....	....	....	....
Araras	....	....	....	....	....	20.059	20.059	....
Guabiroba	....	....	....	....	....	....	....	....
São Bento	....	....	....	....	....	....	....	....
Leme	....	7.531	7.531	....	....	....	....	....
Pirassununga	....	2.016	2.016	....	....	614	614	....
Emas	....	....	....	....	....	124	124	....
Porto Ferreira	163	4.695	4.858	....	79	835	914	....
Descalvado	....	640	640	....	377	1.856	2 233	....
Total da Companhia Paulista	223	32.080	32.303	2	487	107.510	107.997	....
Paulista Fluvial	....	694	694	....	....	227	227	....
São Paulo Railway	....	....	....	....	....	....	....	....
Mogyana	123	22.710	22.833	....	238	522.653	522.891	....
Rio Claro	128	18.548	18.676	7	188	24.264	24.452	....
Ytuana	....	....	....	....	....	....	....	....
São Paulo e Rio de Janeiro	....	....	....	....	....	....	....	....
Sorocabana	....	....	....	....	....	....	....	....
Bragantina	....	....	....	....	....	....	....	....
Descalvadense	....	....	....	....	....	162	162	....
Itatibense	....	2.560	2.560	....	....	10.000	10.000	....
Total	251	44.512	44.763	7	426	557.306	557.732	....
Total geral	474	76.592	77.066	9	913	664.816	665.729	....

DE	Bragantina – Mercadorias – Café (kilos)	Diversos	Total	Animaes em trens de carga	Descalvadense – Mercadorias – Café (kilos)	Diversos	Total	Animaes em trens de carga
Jundiahy	....	....	....	....	....	1.421	1.421	....
Louveira	....	424	424	....	....	....	....	....
Rocinha	....	75	75	....	....	....	....	....
Vallinhos	....	977	977	....	....	3.617	3.617	....
Campinas	....	22.712	22.712	32	....	28.234	28.234	....
Boa Vista	....	....	....	....	....	44	44	....
Rebouças	....	....	....	....	....	....	....	....
Santa Barbara	....	9.643	9.643	....	....	180	180	....
Tatú	....	3.500	3.500	....	....	1.810	1.810	....
Limeira	....	500	500	....	....	10.918	10.918	....
Cordeiro	....	....	....	....	....	433	433	....
Santa Gertrudes	....	....	....	....	....	....	....	....
Rio Claro	....	19	19	....	....	20	20	....
Remanso	....	....	....	....	....	....	....	....
Araras	148	5.246	5.394	....	....	294	294	....
Guabiroba	....	....	....	....	....	....	....	....
São Bento	....	....	....	....	....	....	....	....
Leme	....	20	20	....	....	662	662	....
Pirassununga	43	64	107	....	....	69.478	69.478	....
Emas	....	....	....	....	....	30	30	....
Porto Ferreira	....	....	....	....	....	6.612	6.612	....
Descalvado	....	....	....	....	....	....	....	....
Total da Companhia Paulista	191	43 180	43.371	32	....	123 753	123.753	....
Paulista Fluvial	....	....	....	....	....	29	29	....
São Paulo Railway	....	....	....	....	100	421.442	421.542	....
Mogyana	....	4.699	4.699	....	....	2.024	2.024	....
Rio Claro	120	453	573	....	....	609	609	....
Ytuana	....	....	....	....	....	347	347	....
São Paulo e Rio de Janeiro	....	....	....	....	....	....	....	....
Sorocabana	....	....	....	....	....	....	....	....
Bragantina	....	....	....	....	....	....	....	....
Descalvadense	....	....	....	....	....	....	....	....
Itatibense	10	7.671	7.681	....	....	....	....	....
Total	130	12.823	12.953	....	100	424.451	424.551	....
Total geral	321	56.003	56.324	32	100	548.204	548.304	....

DE	Itatibense – Mercadorias – Café (kilos)	Diversos	Total	Animaes em trens de carga
Jundiahy	....	71.082	71.082	....
Louveira	....	....	....	....
Rocinha	120	5.757	5.877	....
Vallinhos	....	1.936	1.936	....
Campinas	....	170.820	170.820	....
Boa Vista	....	....	....	....
Rebouças	....	346	346	....
Santa Barbara	....	11.002	11.002	....
Tatú	....	135	135	....
Limeira	....	310	310	....
Cordeiro	....	....	....	....
Santa Gertrudes	....	114	114	....
Rio Claro	....	557	557	....
Remanso	....	....	....	....
Araras	....	83	83	....
Guabiroba	....	627	627	....
São Bento	....	....	....	....
Leme	....	....	....	....
Pirassununga	....	49	49	....
Emas	....	1	1	....
Porto Ferreira	....	396	396	....
Descalvado	....	....	....	....
Total da Companhia Paulista	120	263.215	263.335	....
Paulista Fluvial	....	40	40	....
São Paulo Railway	1.980	1 928.863	1.930.843	....
Mogyana	20	21.832	21.852	....
Rio Claro	....	4.027	4.027	....
Ytuana	168	10.550	10.718	....
São Paulo e Rio de Janeiro	....	10.544	10.544	....
Sorocabana	....	67.120	67 120	....
Bragantina	....	10 087	10.087	....
Descalvadense	....	....	....	....
Itatibense	....	....	....	....
Total	2.168	2.053.063	2.055.231	....
Total geral	2.288	2.316.278	2.318.566	....

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

ESTATISTICA do movimento de mercadorias e animaes com indicação das procedencias e destinos

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA	PAULISTA (FERREA)				PAULISTA (FLUVIAL)			
	Mercadorias: Café	Diversos	Total	Animaes em trens de carga	Mercadorias: Café	Diversos	Total	Animaes em trens de carga
	Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos	
Jundiahy	....	1.283.031	1.283.031	19	....	8.805	8.805	....
Louveira	....	110.471	110.471	1	....	......	......	....
Rocinha	....	343.651	343.651	...	....	110	110	....
Vallinhos	....	1.328.431	1.328.431	19	....	760	760	....
Campinas	....	7.442.481	7.442.481	24	....	51.465	51.465	....
Boa Vista	....	14.703	14.703	...	....	......	......	....
Rebouças	....	361.707	361.707	3	....	......	......	....
Santa Barbara	....	633.527	633.527	26	....	100	100	....
Tatú	....	193.262	193.262	14	....	......	......	....
Limeira	....	765.220	765.220	103	....	10.000	10.000	....
Cordeiro	....	369.083	369.083	13	....	......	......	....
Santa Gertrudes	....	78.960	78.960	71	....	......	......	....
Rio Claro	....	1.153.339	1.153.339	18	60	5.674	5.734	....
Remanso	....	133.281	133.281	18	....	......	......	....
Araras	....	756.843	756.843	14	....	208	208	....
Guabiroba	....	95.354	95.354	4	....	......	......	....
São Bento	....	10.003	10.003	1	....	......	......	....
Leme	....	474.076	474.076	28	1.365	702	2.067	....
Pirassununga	....	546.583	546.583	163	....	444	444	....
Emas	....	233.758	233.758	...	....	36	36	....
Porto Ferreira	....	893.329	893.329	30	....	......	......	....
Descalvado	....	1.482.846	1.482.846	31	690	31.639	32.329	...
Total da C.ia Paulista.	....	18.703.939	18.703.939	600	2.115	109.943	112.058	....

PARA	SÃO PAULO RAILWAY				MOGYANA			
	Mercadorias: Café	Diversos	Total	Animaes em trens de carga	Mercadorias: Café	Diversos	Total	Animaes em trens de carga
	Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos	
Jundiahy	....	......	......	....	16.984	36.571	53.555	....
Louveira	....	198.590	198.590	....	......	1.144	1.144	....
Rocinha	....	1.086.388	1.086.388	....	......	4.600	4.600	....
Vallinhos	....	1.447.055	1.447.055	....	66	10.035	10.101	....
Campinas	....	35.900.943	35.900.943	21	......	......	......	....
Boa Vista	....	581	581	....	......	......	......	....
Rebouças	....	149.091	149 091	....	......	4.200	4.200	....
Santa Barbara	....	460.157	460.157	26	752	52.955	53.707	....
Tatú	....	73.152	73.152	....	......	147	147	22
Limeira	....	2.347.464	2.347.464	....	15	22.686	22.701	....
Cordeiro	....	275.687	275.687	....	210	2.217	2.427	3
Santa Gertrudes	....	153.262	153.262	....	......	......	......	....
Rio Claro	....	8.496.285	8.496.285	....	......	24.211	24.211	....
Remanso	....	80.220	80.220	....	......	2.055	2.055	....
Araras	....	1.370.564	1.370.564	....	......	7.753	7.753	....
Guabiroba	....	244.857	244.757	....	......	811	811	....
São Bento	....	112.922	112.922	....	......	179	179	....
Leme	....	878.030	878.030	....	......	3.765	3.765	....
Pirassununga	....	1.592.453	1.592.453	....	......	8.016	8.016	....
Emas	....	564.821	564.821	....	......	326	326	....
Porto Ferreira	....	3 453.338	3.453.338	....	......	5.816	5.816	....
Descalvado	....	2.089.986	2.089.986	....	......	24.361	24.361	....
Total da C.ia Paulista.	....	60.975.846	60.975.846	47	18.027	211.848	229.875	25

PARA	RIO CLARO				YTUANA				SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO			
	Mercadorias: Café	Diversos	Total	Animaes em trens de carga	Mercadorias: Café	Diversos	Total	Animaes em trens de carga	Mercadorias: Café	Diversos	Total	Animaes em trens de carga
	Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos	
Jundiahy	50	6 953	7.003	....	....	......	......	....	....	......	......	....
Louveira	....	......	......	....	....	472	472	....	....	1.912	1.912	....
Rocinha	....	493	493	....	....	1.728	1.728	....	....	523	523	....
Vallinhos	....	5.613	5.613	....	....	29.591	29.591	....	....	79	79	....
Campinas	....	116.391	116.391	....	553	562 960	563 513	36	....	30 168	30.168	....
Boa Vista	....	......	......	....	....	......	......	....	....	......	......	....
Rebouças	....	10.145	10.145	....	....	270	270	....	....	1.111	1.111	....
Santa Barbara	....	8.296	8.296	....	....	1.412	1.412	....	....	664	664	....
Tatú	....	16.933	16.933	....	....	......	......	....	....	522	522	....
Limeira	....	17.947	17.947	....	....	3.073	3.073	....	....	5.298	5.298	....
Cordeiro	....	2.889	2.889	....	....	......	......	....	....	5.027	5.027	....
Santa Gertrudes	....	3 450	3.450	....	....	115	115	....	....	......	......	....
Rio Claro	....	......	......	....	45	8.538	8.583	....	....	17.900	17.900	....
Remanso	....	777	777	....	....	834	834	....	....	100	100	....
Araras	....	3.760	3.760	....	....	3.008	3.008	....	....	1.749	1.749	....
Guabiroba	....	50	50	....	....	353	353	....	....	......	......	....
São Bento	....	......	......	....	....	1.292	1 292	....	....	985	985	....
Leme	....	14.921	14.921	....	....	961	961	....	....	564	564	....
Pirassununga	38	5.709	5.747	70	....	27.503	27.503	....	....	3.699	3.699	....
Emas	....	......	......	....	....	1.813	1.813	....	....	3.270	3.270	....
Porto Ferreira	2.148	1.407	3.555	45	....	3.008	3.008	....	....	8.502	8.502	1
Descalvado	....	19.157	19.157	....	....	34.697	34.697	....	....	12.927	12.927	....
Total da C.ia Paulista.	2.236	234.891	237.127	115	598	681.628	682.226	36	...	95.000	95.000	1

PARA	SOROCABANA				BRAGANTINA			
	Mercadorias: Café	Diversos	Total	Animaes em trens de carga	Mercadorias: Café	Diversos	Total	Animaes em trens de carga
	Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos	
Jundiahy	....	......	......	....	....	......	......	....
Louveira	....	6.324	6.324	....	....	15	15	....
Rocinha	....	1.735	1.735	....	....	1.246	1.246	....
Vallinhos	....	61.243	61.243	....	....	1.170	1.170	....
Campinas	....	430.568	430.568	....	....	39.524	39.524	197
Boa Vista	....	880	880	....	....	1.825	1.825	....
Rebouças	....	5.908	5.908	....	....	798	798	....
Santa Barbara	....	6.131	6.131	....	....	886	886	....
Tatú	....	......	......	....	....	74	74	....
Limeira	....	7.379	7.379	....	....	16.512	16.512	....
Cordeiro	....	......	......	....	....	1.916	1.916	....
Santa Gertrudes	....	265	265	....	....	......	......	....
Rio Claro	....	80.048	80.048	....	....	3.713	3 713	....
Remanso	....	......	......	....	....	......	......	....
Araras	....	11.661	11.661	....	....	3.677	3.677	....
Guabiroba	....	......	......	....	....	......	......	....
São Bento	....	......	......	....	....	......	......	....
Leme	....	35.856	35.856	....	....	......	......	....
Pirassununga	....	12.273	12.273	....	....	4.428	4.428	....
Emas	....	1.650	1.650	....	....	......	......	....
Porto Ferreira	....	1.668	1.668	....	....	78	78	....
Descalvado	....	111.209	111.209	....	....	700	700	....
Total da C.ia Paulista.	....	774.798	774.798	....	....	76.562	76.562	197

PARA	DESCALVADENSE				ITATIBENSE				PAPA
	Mercadorias: Café	Diversos	Total	Animaes em trens de carga	Mercadorias: Café	Diversos	Total	Animaes em trens de carga	
	Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos		
Jundiahy	....	364	364	....	32.184	19.652	51.836	....	Jundiahy.
Louveira	....	......	......	....	......	......	......	....	Louveira.
Rocinha	....	......	......	....	......	4.247	4.247	....	Rocinha.
Vallinhos	....	1.200	1.200	....	......	2.697	2.697	....	Vallinhos.
Campinas	....	6.518	6.518	....	244	27.928	28.172	....	Campinas.
Boa Vista	....	194	194	....	......	......	......	....	Boa Vista.
Rebouças	....	......	......	....	......	62	62	....	Rebouças.
Santa Barbara	....	68	68	....	......	1.050	1.050	....	Santa Barbara.
Tatú	....	2.818	2.818	....	......	206	206	....	Tatú.
Limeira	....	481	481	....	......	1.356	1.356	....	Limeira.
Cordeiro	....	150	150	....	......	9	9	....	Cordeiro.
Santa Gertrudes	....	......	......	....	......	......	......	....	Santa Gertrudes.
Rio Claro	...	57	57	....	......	23	23	....	Rio Claro.
Remanso	....	64	64	....	......	71	71	....	Remanso.
Araras	....	438	438	....	......	2.377	2.377	....	Araras.
Guabiroba	....	......	......	....	......	5.324	5.324	....	Guabiroba.
São Bento	....	100	100	....	......	179	179	....	S. Bento.
Leme	....	2.125	2.125	....	......	......	......	....	Leme.
Pirassununga	....	4.748	4.748	....	......	1 272	1.272	....	Pirassununga.
Emas	....	675	675	....	......	213	213	....	Emas.
Porto Ferreira	....	4.350	4.350	....	......	844	844	....	Porto Ferreira.
Descalvado	....	......	......	....	......	130	130	....	Descalvado.
Total da C.ia Paulista.	....	24.350	24.350	....	32.428	67.640	100.068	....	Total da C.ia Paulista.

Campinas, 15 de Março de 1891.

Manoel J. Garcia,
Secretario.

M. P. Torres Neves,
Inspector Geral.

ANNEXO N. 8

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

RELATIVO AOS SERVIÇOS DA VIA FLUVIAL

NAVEGAÇÃO

Campinas, 15 de Março de 1891.

Illm. Sr.

A navegação do rio Mogy-Guassú teve de vencer no anno passado grandes difficuldades em virtude da extraordinaria secca que assolou o Estado de São Paulo. Esta importante circumstancia, accrescida da falta de material fluctuante, muito concorreu para demorar, nos mezes de Setembro a Novembro, o transporte das cargas destinadas á região servida pela via fluvial da Companhia Paulista.

Para attender convenientemente ao serviço do trafego, foram encommendados quatro vapores e dezoito lanchas. D'aquelles, um está inteiramente prompto, e o outro em montagem adiantada. Dos dous restantes, um acha-se em Porto Ferreira e o ultimo em viagem. Das 18 lanchas, só 6 puderam ser utilisadas na ultima safra. Hoje temos mais 6 em serviço, e as ultimas 6 devem chegar a Santos dentro de poucos dias. Ficaremos assim com 10 vapores e 45 lanchas, quando em principio de 1890 tinhamos em serviço somente 6 vapores e 27 lanchas, e, portanto, mais habilitados a attender ao serviço do trafego da importante região banhada pelo rio Mogy-Guassú.

O relatorio da navegação accusa um *deficit* que tem plausivel explicação na circumstancia de haver sido modificado o systema de escripturação para se obter completa discriminação de rendas e despezas entre a via ferrea e a fluvial. Sem as modificações

postas em pratica, em vez do *deficit* de 47:836$562, apresentaria a navegação saldo superior a 100:000$000.

Conforme nos pronunciamos no relatorio do anno 1889, além dos grandes e reaes serviços que a navegação presta aos moradores da região ribeirinha do Mogy-Guassú, são tambem importantes os lucros indirectos com que ella concorre para o trafego da via ferrea. Trazendo o crescido numero de 5421 toneladas a Porto Ferreira e recebendo 3902, que percorreram 206 kilometros da nossa via ferrea, o serviço fluvial alimenta, e em excellentes condições, com factor importante o trafego d'aquella

Segundo consta do nosso relatorio da via ferrea, as cargas despachadas e recebidas pela fluvial, com transito pela ferro-via, deixaram a esta a renda de .... 229:867$620, que, accrescida á produzida pelo transporte dos volumes recebidos e despachados nas estações da ferrea, provindo ou se destinando á fluvial, dá o total de.................... 236:499$930.

Havendo sido de 26 % o coefficiente de trafego da ferro-via, reconhece-se que a navegação alimentou a renda liquida da ferrea com a importante cifra de 175:000$000.

Conforme suggere o distincto chefe da navegação em seu bem elaborado e minucioso relatorio, é de conveniencia a reducção das tarifas de cereaes e generos alimenticios, no intuito de desenvolver a sua producção, e melhor utilisar as lanchas que, finda a safra de café, sobem o rio inteiramente vasias.

Passámos a transcrever integralmente o alludido relatorio e para elle pedimos a attenção de V. S., certos de que n'elle achará as mais detalhadas informações sobre o importante serviço confiado a tão distincto collega.

Illm. Snr.

Passo ás mãos de V. S. o relatorio concernente aos serviços da navegação no anno proximo findo.

I

EXTENSÃO EM TRAFEGO E CONTABILIDADE

CUSTO

O serviço da navegação do Rio Mogy-guassú é feito desde Porto Ferreira até Pontal, no Rio Pardo, na extensão de 200 kilometros. A estação inicial fica á margem esquerda daquelle rio e a terminal é por emquanto na margem direita do Rio Pardo, um kilometro acima da fóz do Mogy-guassú.

Até 31 de Dezembro de 1890 havia a Companhia despendido com o serviço da navegação, conforme o balanço encerrado naquella data, a importancia de 1.824:658$650, sendo 333:854$987 durante o anno que findou.

Esse total mostra que o custo médio, por kilometro, da via fluvial foi de 9:123$293.

RECEITA

A receita propria da navegação em 1890 foi de..................	132:886$666
Em 1889 de..................	212:318$844
Differença para menos em 1890..	79:432$178

Releva notar que foi modificado o systema de escripturação afim de discriminar-se rigorosamente a quota pertencente á navegação da receita geral da via ferrea e por isto é apparente a diminuição acima apontada. Basta ponderar que, si se procedesse em 1890 como nos annos anteriores, em vez do *deficit* accusado, mostraria a navegação um saldo superior a 100:000$000.

A receita da navegação em 1890 é assim discriminada:

Passageiros	706		2:281$100
Vapores especiaes	2		100$000
Bagagens e encommendas	19.417	kilos	955$240
Animaes	23		31$620
Mercadorias (café)	5.270.925	»	59:945$850
» (diversas)	4.703.573	»	63:161$980
Telegrapho			2:252$660
Armazenagens			7$100
Arrecadação de impostos			571$130
Renda de proprios			1:378$320
» » balsas			760$770
Vendas de sal			779$066
» » terrenos em P. Ferreira			639$530
» » materiaes velhos			22$300
			132:886$666

As differentes verbas de receita dão as seguintes relações por cento comparadas com a receita total:

Passageiros	1,716
Vapores especiaes	0,075
Bagagens e encommendas	0,720
Animaes	0,023
Mercadorias (café)	45,110
» (diversas)	47,531
Telegrapho	1,695
Armazenagens	0,005
Arrecadação de impostos	0,429
Renda de proprios	1,030
» » balsas	0,570
Vendas de sal	0,600
» » terrenos em Porto Ferreira	0,480
» » materiaes velhos	0,016
	100,000

A receita média da navegação por unidade de trabalho, em 1890, foi:

Por kilometro de linha em trafego ... 664$433
» Vapor-kilometro .... 2$515
» Lancha » $884

Consta do seguinte quadro a receita média e por unidade de percurso dos viajantes, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias, durante o anno de 1890:

DESIGNAÇÃO	Receita por			
	Passag.º, animal ou tonelada embarcada	Passag.º, animal ou tonelada-kilometro	Vapor kilometro	Lancha kilometro
Passageiros	3$231	$099	$043	$015
Animaes	1$374	$036	$000,5	$000,2
Bagagens e encommendas	49$196	$829	$018	$006
Mercadorias café...	11$372	$186	1$134	$399
» diversas	13$427	$096	1$195	$420
Total de mercadorias	12$341	$125	2$329	$819

Apreciando o movimento geral do trafego chega-se ás seguintes conclusões:

Passageiros

ANNOS	Numero	Receita	Differenças	
			Do numero	Da receita
1886......	139			
1887......	315	....	+ 176	
1888......	333	....	+ 18	
1889......	690	2:177$480	+ 357	
1890......	706	2:281$100	+ 16	+103$620

Apezar de ter ido sempre em crescimento carece ainda de importancia o movimento de passageiros pela linha fluvial.

Não nos deve, porém, impressionar semelhante resultado porquanto o serviço de navegação do Rio Mogy-Guassú é quasi exclusivamente destinado ao transporte de mercadorias. Os vapores, simples rebocadores das chatas ou lanchas, não têm grandes accomodações para passageiros, e além disto, sendo demorada a viagem rio acima, os moradores ribeirinhos procuram de preferencia as linhas da Rio Claro Railway e da Mogyana, que se desenvolvem no valle deste rio ou suas proximidades. Accresce que as margens do Mogy-Guassú são pouco povoadas, sendo a villa de Jaboticabal o unico nucleo importante de população que ha perto do rio.

Além dos passageiros indicados foram transportados em 1890 gratuitamente 532 immigrantes que, si tivessem pago as respectivas passagens, dariam a renda de 1:430$000.

Desde 1887 tem sido transportado gratuitamente o seguinte numero de immigrantes:

ANNOS	Numero	Receita que deixou de ser arrecadada
1887	168	369$540
1888	756	2:190$000
1889	378	2:347$000
1890	532	1:430$000
	1834	6:336$540

Para a emissão de bilhetes de passagens não ha trafego mutuo nem com a ferrea nem com as linhas estranhas.

Mercadorias

A distribuição das mercadorias transportadas em 1890 pela procedencia e destino foi a seguinte:

DESIGNAÇÕES		A's estações fluviaes	A's estações da via ferrea	A's linhas estranhas
Das estações fluviaes	Animaes	21		2
	Bagagens e encomm.	9.265 kg.	859 kgs.	1.248 kgs.
	Mercadorias — Café		2.115 »	5.268.810 »
	Mercadorias — Sal			
	Mercadorias — Diversos	186.435 »	99.943 »	152.060 »
	Total das mercadorias	186.435 »	102.058 »	5.420.870 »
Das estações da via ferrea	Animaes			
	Bagagens e encomm.	2.476 »		
	Mercadorias — Café			
	Mercadorias — Sal	2.584 »		
	Mercadorias — Diversos	360.625 »		
	Total das mercadorias	363.209 »		
Das linhas estranhas	Animaes			
	Bagagens e encomm.	5.569 »		
	Mercadorias — Café			
	Mercadorias — Sal	1.313.151 »		
	Mercadorias — Diversos	2.588.775 »		
	Total das mercadorias	3.901.926 »		

Consta do seguinte quadro o peso das mercadorias transportadas desde 1886:

ANNOS	Café Toneladas	Sal Toneladas	Diversos Toneladas	Total Toneladas
1886	2 017	457	346	2.820
1887	3.638	500	1.285	5.423
1888	4.039	439	1.897	6.375
1889	5.952	303	3.303	9.558
1890	5.271	1.316	3.388	9.975

Neste quadro não está incluido o sal transportado pela Companhia para vender por sua conta nas tres ultimas estações.

Feita esta inclusão, o referido quadro ficará assim organisado:

ANNOS	Café Toneladas	Sal Toneladas	Diversos Toneladas	Total Toneladas
1886......	2.017	457	346	2.820
1887......	3.638	2.760	1.285	7.683
1888......	4.039	1.943	1.897	7.879
1889......	5.952	2.250	3.303	11.505
1890......	5.271	1.730	3.388	10.389

No anno de 1890 diminuiu o sal transportado por conta da Companhia augmentando o particular, devido ao accordo realisado com o negociante de Pontal, José Joaquim Ferreira Junior. Com effeito, em 1889 essa estação recebeu sal particular que produziu o frete de 969$100 para a via ferrea e 934$040 para a navegação. Em 1890 recebeu 1.160,606 kilogrammas deste genero que deixaram a renda de 9:447$920 á linha fluvial e igual quantia á ferrea. Na despeza de 1889 não foi incluida a importancia de 19:000$000 proveniente de compra de sal. Esta quantia, considerada como despendida por conta do negocio de sal durante o anno de 1890, veio affectar e fazer baixar ainda o lucro deixado pela venda de sal, que, como já mencionei, apenas attingiu assim a 779$066.

Os algarismos deste quadro attestam a prosperidade deste ramo de serviço e os resultados directos que a Companhia delle aufere. Provam tambem de modo cabal os grandes lucros que a via ferrea obtem por meio da navegação.

Como se vê do ultimo quadro, o numero de toneladas de café transportados pela linha fluvial foi de 5271 ou 681 toneladas menos que em 1889. Attri-

buo esta differença para menos aos embaraços causados pela extraordinaria secca do anno findo. Devido a esta causa anormal os armazens das estações fluviaes ficaram atulhados e sem prompta sahida, sobrelevando os das estações de Amaral, Cunha Bueno, Jatahy e Cedro que mais exportam. Ora, as remessas que são feitas para estes portos, em caso de necessidade, podem facilmente ir ter ás estações da via ferrea e ás das linhas Mogyana e Rio Claro Railway. Era natural que os remettentes, com a anciedade de alcançar o bom preço em Santos, e receiosos da demora no rio, enviassem algum café por essas linhas. Sendo, entretanto, puramente occasional esta causa não deve impressionar este passageiro decrescimento.

O peso do sal importado por particulares foi de 1.316 toneladas ou 1.013 mais do que em 1889. Cumpre observar que tive numerosos pedidos de sal para a villa de Jaboticabal, como em tempo communiquei a V. S. Não foi possivel attendel-os para não preferir as cargas de particulares armazenadas na doca de Porto Ferreira. E por este motivo só foram vendidas 414 toneladas de sal da Companhia. Em 1889 a Companhia vendeu 1.947 e os particulares importaram 303 toneladas. Para ser egual o movimento de sal seria preciso que a Companhia tivesse vendido em 1890 520 toneladas ou 106 mais do que vendeu. Esta diminuição, filiando-se á mesma causa acima mencionada é toda transitoria; poderia desapparecer ou pelo menos attenuar-se muito se fossem sacrificadas as cargas de particulares. Apezar das difficuldades proprias da grande estiagem, a que adiante me referirei com detalhe, o peso de diversas mercadorias transportadas cresceu de 85 toneladas.

Confrontando os differentes pesos de mercadorias em 1890 com os do anno anterior, verifica-se que houve os seguintes augmentos e diminuições por cento:

Café	—	11,44 %
Sal	—	23,11 %
Diversas mercadorias	+	2,57 %
Total	—	9,7 %

Comparando com o anno de 1886, o resultado é muito mais satisfactorio. Sendo muito maior o tempo decorrido, desapparece a influencia da causa que collocou o anno de 1890 em posição inferior ao de 1889. Acha-se, com effeito:

Café	+	161,32 %
Sal	+	278,55 %
Diversas mercadorias	+	879,19 %
Total	+	268,40 %

Destas ultimas relações por cento resalta com maior evidencia ainda o progressivo desenvolvimento do trafego fluvial, cujo movimento ascendente tudo induz a crer que continuará, pois está muito longe de attingir o maximo de intensidade a cultura do café nesta zona. Sómente agora é que vão se povoando mais as terras, o que é perfeitamente demonstrado pelo augmento da importação.

O café transportado em 1890 pela linha fluvial teve a seguinte procedencia:

Procedencias	Quantidade em		Receita
	kilogrammas	Arrobas	
Porto Prainha......	591.467	39.431	4:705$790
» Amaral.......	945.202	63.013	8:592$990
» Pulador......	625.327	41.688	6:705$570
» C. Bueno.....	921.718	61.447	10:136$660
» Jatahy.......	776.145	51.743	9:642$980
» Cedro........	828.145	55.209	11:583$020
» M. Prado.....	156.080	10.405	2:160$150
» Pinheiros....	323.140	21.542	4:390$020
» Jaboticabal...	103.701	6.913	2:028$670
» Pitangueiras..			
» Pontal.......			
	5.270.925	351.391	59:945$850

NOTA.—As duas ultimas estações não exportam café.

Os dados fornecidos por este quadro têm muita importancia. Colhidos todos os annos, em um momento dado póde-se verificar si o café se afasta de alguma estação da linha, devido á concurrencia de alguma das estradas desta zona, e adoptar as providencias necessarias para impedir o desvio.

Os annexos 1, 2, 3, 4, 5 e 6 dão esclarecimentos ainda mais detalhados sobre a receita da via fluvial.

DESPEZA

A despeza da navegação foi:

Em 1890......................	180:723$228
Em 1889......................	149:606$569
Differença para mais em 1890......	31:116$659

Estas despezas são assim discriminadas:

Verbas de despeza	1890	1889	DIFFERENÇA EM 1890	
			Para mais	Para menos
Trafego........	89:660$584	91:859$316	....	2:198$732
Locomoção......	85:097$375	54:077$283	31:020$092	
Conservação				
Telegrapho......	5:050$849	3:669$970	1:380$879	
Contadoria central..........	807$610	(1)	807$610	
Reclamações....	106$810	(1)	106$810	
			33:315$391	2:198$732
Differença para mais em 1890.	....	....	31:116$659	

A differença para mais provém das seguintes causas:

Quanto ao trafego, augmentou-se o pessoal, porque entraram em serviço diversas lanchas, conforme direi mais adiante.

Foram augmentados os ordenados de todos os chefes das estações fluviaes, que ganhavam pouco relativamente aos logares distantes e faltos de recursos em que residem.

Quanto á locomoção devo lembrar que aos vapores em serviço veiu se juntar em 10 de Fevereiro mais um, o Barão de Jaguara, o que representa um accrescimo de despeza.

Além disto, tendo encontrado, quando assumi a direcção do serviço, todo o material fluctuante resentindo-se da falta de conservação, como já tive a honra de communicar a V. S. em meu ultimo relatorio, mandei proceder, gradativamente e sem perturbação do trafego, aos necessarios concertos e reparações, o que se traduz por um augmento de despeza de custeio.

(1) Os gastos com estes serviços não eram escripturados na despeza, sendo os respectivos valores abatidos da renda de mercadorias.

Basta observar que dous vapores soffreram reparação geral, como adiante deixarei assignalado. A despeza acarretada por estas reparações é evidentemente remunerada pelo augmento de duração do material que muito soffreria si, por mal entendida economia, não fosse esta deliberação adoptada.

Quanto ao telegrapho, foi creada nova estação na Villa Jaboticabal e foram nomeados um telegraphista para Pinheiros, estação baldeadora, e um praticante para Porto Jaboticabal, a estação de maior movimento.

Além disto as verbas de custeio estão carregadas com as respectivas quotas de administração. E a despeza propria de administração naturalmente augmentou porque, a partir de Janeiro de 1890, a navegação, conforme as vistas de V. S. bem accentuadas no regulamento geral, constituiu-se em repartição á parte, inteiramente desligada do trafego da via ferrea, o que é de grande vantagem para a regularidade e boa marcha do serviço.

No quadro acima está incluida a despeza feita por conta da navegação nas officinas da via ferrea, que importou em 2:337$875 assim distribuidos:

VERBAS	Pessoal	Material	Total
Trafego......	70$640	290$370	361$010
Locomoção....	930$090	151$800	1:081$890
Telegrapho...	182$220	712$755	894$975
Total........	1:182$950	1:154$925	2:337$875

A despeza propria de custeio da via fluvial foi:

Em 1890...	179:808$808
Em 1889...	149:606$569
Differença para mais em 1890......	30:202$239

A despeza de 1890 distribue-se assim pelas diversas repartições:

Verbas de despeza	Pessoal	Material	Diversas contas	Total
Trafego.........	83:608$148	6:052$436		89:660$584
Locomoção.....	51:248$710	33:809$085	39$580	85:097$375
Conservação....				
Telegrapho......	3:638$244	1:193$105	219$500	5:050$849
	138:495$102	41:054$626	259$080	179:808$808

Quadro comparativo da despeza propria de custeio de cada uma das repartições em 1890 e 1889:

Verbas de despeza	1890	1889	DIFFERENÇA EM 1890	
			Para mais	Para menos
Trafego	89:660$584	91:859$316		2:198$732
Locomoção	85:097$375	54:077$283	31:020$092	
Conservação....				
Telegrapho	5:050$849	3:669$970	1:380$879	
			32:400$971	2:198$732
Differença para mais em 1890.	....	....	30:202$239	

A despeza de custeio por kilometro de linha fluvial trafegada foi:

Em 1890....................	899$044
» 1889....................	748$033
Differença para mais em 1890....	151$011

Distribuidas estas despezas pelas differentes repartições, temos:

Verbas de despeza	1890		1889	
	Despeza por kilometro	Relação °/o da despeza total	Despeza por kilometro	Relação °/o da despeza total
Trafego........	448$302	49,9	459$296	61,4
Locomoção.....	425$486	47,3	270$386	36,2
Conservação...				
Telegrapho.....	25$254	2,8	18$349	2,4
		100,0		100,0

Tendo sido a receita de navegação em
1890 de.................... 132:886$666
e a despeza propria de custeio de... 179:808$808
verifica-se o *deficit* de............. 46:922$142

A relação da despeza de custeio para a receita foi em 1890 de 135 °/o.

Si considerarmos a receita e despeza total, esta relação será de 136 °/o.

O seguinte quadro mostra a distribuição da despeza pelas diversas unidades de trabalho:

UNIDADES	Despeza em 1890			
	DE CUSTEIO		TOTAL	
	(A)	(B)	(A)	(B)
Vapor-kilometro............	3$403	....	3$420	
Lancha-kilometro...........	1$196	....	1$203	
Passageiro-kilometro........	$011,4	$012,8	$011,5	$012,8
Animal-kilometro...........	$008,1	$009,1	$008,2	$009,2
Tonelada-kilometro de bagagem e encommendas.....	$163,0	$182,6	$164,6	$183,5
Tonelada-klm. de mercadorias	$163,0	$182,6	$164,6	$183,5

NOTA.—Na hypothese (a) considerou-se todos os transportes effectuados, inclusive os gratuitos, e na hypothese (b) somente os retribuidos.

RECLAMAÇÕES

Foram pagas durante o anno de 1890 cinco reclamações por faltas e avarias em cargas, na importancia de 106$810.

Destas referiam-se a transportes do anno de 1889 duas, e tres ao anno de 1890.

Todas as reclamações referem-se ao trafego commum e somente duas foram pagas integralmente pela fluvial. As outras tres foram pagas repartidamente pela linha ferrea, Navegação e S. Paulo Railway.

II

TRAFEGO

MOVIMENTO

Percurso dos vapores.—Durante o anno de 1890 fizeram os vapores o percurso de 52.836 kilometros conforme indica o seguinte quadro:

Mezes	Kilometros percorridos pelos vapores							Percurso Total
	C. D'Eu	F. Prates	N. Queiroz	C. A. Prado	E. Chaves	B. Jaguára	Rio Bonito	
Janeiro	1.127	742	1.251	855	1.014	em montagem	parado	4.989
Fevereiro	1.032	838	1.152	687	511	745	124	5.089
Março	731	775	1.098	794	em reparação	897	66	4.361
Abril	645	806	1.413	734	784	774	parado	5.156
Maio	146	899	1.512	528	827	834	60	4.806
Junho	em reparação	820	1.415	600	1.053	903	132	4.923
Julho	»	739	1.231	529	975	1.014	406	4.894
Agosto	604	563	917	791	577	83	273	3.808
Setembro	808	620	1.118	663	395	parado	43	3.647
Outubro	684	329	954	923	308	»	120	3.318
Novembro	490	613	643	504	686	478	206	3.620
Dezembro	494	427	1.158	694	764	688	parado	4.225
Total em 1890	6.761	8.171	13.862	8.302	7.894	6.416	1.430	52.836
» » 1889	11.818	2.893	16.094,5	8.920	9.363	em montagem	1.080	50.168,5
Differença em 1890	—5.057	+5.278	—2.232,5	—618	—1.469	+6.416	+350	+2.667,5
Percurso total desde o principio da navegação	65.101	23.534	68.072,5	42.440	36.411	6.416	20.506	262.480,5

Percurso das lanchas.— Em 1890 estiveram em serviço 34 lanchas, das quaes 2 começaram a navegar

em Agosto, 1 em Setembro, 2 em Outubro, 1 em Novembro, 1 em Dezembro e as outras desde Janeiro.

Fizeram todas ellas 954 viagens carregadas e 180 vazias com um percurso total de 150.223 kilometros, assim distribuidos:

PERCURSOS DAS LANCHAS

Numeros das lanchas	Descendo o Rio		Subindo o Rio		TOTAL	
	Carreg.	Vazias	Carreg.	Vazias	Carreg.	Vazias
1	2.350,5	124	1.946,5	528	4.297	652
2	2.942	0	1.957,0	985	4.899	985
3	2.906	48,5	2.524	430,5	5.430	479
4	1.872,5	195	1.259,5	808	3.132	1.003
5	2.557,5	108	1.479,5	1.186	4.037	1.294
6	2.848	0	2.455	393	5.303	393
7	2.657,5	62	1.957	762,5	4.614,5	824,5
8	2.409	122	2.090	441	4.499	563
9	2.853	0	2.256	597	5.109	597
10	2.860	92	2.758	194	5.618	286
11	2.513	62	1.588	987	4.101	1.049
12	2.835	43	1.657	1.221	4.492	1.264
13	2.563	0	1.445	1.118	4.008	1.118
14	2.434	73	1.822	685	4.256	758
15	1.218	133	1.248	103	2.466	236
16	2.617	139	1.749	1.007	4.366	1.146
17	2.608	91	2.377	322	4.985	413
18	2.571	121	1.889	803	4.460	924
19	2.523	215	2.217	521	4.740	736
20	2.260	120	1.838	542	4.098	662
21	2.266	261	1.918	609	4.184	870
22	2.862	76	2.835	103	5.697	179
23	2.181	103	1.998	286	4.179	389
24	2.712	170	2.882	0	5.594	170
25	2.804	159	2.518	445	5.322	604
26	2.850	103	2.740	213	5.590	316
27	2.442	14	2.456	0	4.898	14
28	628	181	809	0	1.437	181
29	587	189	776	0	1.363	189
30	512	181	693	0	1.205	181
31	460	62	522	0	982	62
32	562	0	562	0	1.124	0
33	339	62	401	0	740	62
B	199	0	0	199	199	199
Total em 1890	71.802	3.309,5	59.622,5	15.489	131.424,5	18.798,5
Total em 1889	61.493	4.366,0	63.209.0	2.650	124.702,0	7 016,0
Differença em 1890	+10.309	−1.056,5	−3.586,5	+12.839	+6.722,5	+11.782,5

Nota—A lancha n. 34 não figura neste quadro porque até 31 de Dezembro não tinha voltado a Porto Ferreira, donde partira a 17, sendo a primeira viagem que fazia.

O numero de viagens feitas pelos vapores consta deste quadro, que tambem dá o numero de lanchas rebocadas:

VAPORES	Numero de viagens simples	Lanchas cheias rebocadas	Lanchas vazias rebocadas	Numero total de lanchas
Conde d'Eu.........	164	68	303	371
Dr. Fidencio Prates..	261	98	374	472
» Nicoláu Queiroz .	255	174	262	436
Cons. Ant. Prado....	248	182	173	355
Dr. Elias Chaves....	220	126	144	270
Barão de Jaguára....	151	67	186	253
Rio Bonito.........	25	0	0	0

A distribuição dos vapores foi a seguinte:

1.º vapor,	entre P. Ferreira e P. Pulador		43	kilometros
2.º »	» P. Pulador e kilometro	74	31	»
3.º »	» kilometro 74 e »	136 (1)	62	»
4.º »	» » 136 » »	160	24	»
5.º »	» › 160 » »	200	40	»

Na 1.ª secção esteve o *Conde d'Eu* até Maio, mez em que foi substituido pelo *Jaguára*, conservando-se este em serviço até Agosto, quando deu-se o accidente, de que fallarei mais tarde, e entrou em serviço novamente o *Conde d'Eu*, trabalhando até Novembro. Neste mez entrou de novo em serviço o vapor *Barão de Jaguára*, já concertado, que ficou definitivamente fazendo a carreira.

Na 2.ª secção esteve o vapor *Dr. Fidencio Prates* até principio de Dezembro, quando foi substituido pelo *Conde d'Eu.*

Fez todo o anno o serviço da 3.ª secção o vapor *Dr. Nicoláu Queiroz*, sendo substituido sómente no fim de Dezembro, pelo vapor *Dr. Fidencio Prates.*

(1) Até Agosto, mez em que deu passagem o novo canal em Boa Vista. Deste mez em diante o 3.º vapor correu entre kilometro 74 e kilometro 123 (Porto M. Prado) até onde subiu o quarto.

Trabalhou na quarta secção o vapor *Conselheiro Antonio Prado*, fazendo apenas em Agosto uma viagem redonda a Porto Ferreira e uma na primeira secção, por occasião do accidente do vapor *Barão de Jaguára*.

O vapor *Dr. Elias Chaves* fez o serviço da 5.ª secção, sendo apenas substituido durante os mezes de Fevereiro e Março, época em que soffreu reparação geral, pelo vapor *Barão de Jaguára*.

O *Rio Bonito* fez algumas viagens em serviço e outras como especial, fretado por particulares.

UTILISAÇÃO MÉDIA DOS VAPORES E LANCHAS

DESIGNAÇÕES				1890 Numeros e toneladas	1890 Percurso kilometrico
Passageiros		Pagando		706	23.077
Passageiros	Gratis	Em serviço da navegação		500	48.170
Passageiros	Gratis	Immigrantes		532	12.918
Passageiros	Gratis	Total		1.032	61.088
Passageiros		Total geral		1.738	84.165
Percurso kilometrico médio de um passageiro			48,4		
Numero médio de passageiros por vapor-kilometro			1,6		
Mercadorias		Animaes		23	863
Mercadorias		Café		5.271	322.632
Mercadorias		Sal		1.316	246.388
Mercadorias	Diversas incluindo bagagens e encommendas	Pagando		3.407	413.810
Mercadorias	Diversas incluindo bagagens e encommendas	Gratis em serviço da navegação		790	108.951
Mercadorias		Total das mercadorias		10.784	1.091.781

Percurso kilometrico médio de uma tonelada de		
Café		61,2
Sal		187,2
Diversos	Pagando	121,3
Diversos	Gratis	137,9
Mercadorias em geral		101,2

Numero médio de toneladas por lancha-kilometro carregado.	8,0
Numero médio de toneladas por lancha-kilometro vazia e carregada	7,0
Relação por cento entre o percurso das lanchas vazias e total.	12,5 %
Relação por cento entre o numero detoneladas-kilometro e a capacidade das lanchas carregadas	29 %
Relação por cento entre o numero de toneladas-kilometro e a capacidade das lanchas carregadas e vazias.	26 %

HORARIO DOS VAPORES

Logo que tomei conta do serviço foi um dos meus primeiros cuidados instituir um horario fixo de modo a ficar estabelecida a continuidade na circulação dos vapores e poder fiscalisar o movimento destes. Constando dos registros de percurso os tempos gastos pelos vapores para percorrerem extensões conhecidas, era facil fixar os dias e as horas de chegada e partida aos portos de baldeação e ás estações intermediarias.

Para commodidade dos passageiros ficou estabelecido que ás segundas-feiras o vapor partiria de Porto Ferreira em correspondencia com o trem de passageiros. Isto foi observado durante todo o anno.

MODIFICAÇÕES NAS TARIFAS

As taxas que a Companhia cobra pelo transporte do café exportado pelas estações fluviaes não são elevadas e ainda poderão baixar desde que augmente o peso transportado.

Para o sal, que é o genero principal de importação para as tres ultimas estações e que se destina aos centros mais remotos do Estado de Minas Geraes, estabeleceu a Companhia nas ultimas tarifas uma taxa muito modica e que deve necessariamente provocar grande expansão no consumo.

Realmente, na via ferrea a taxa para este artigo por tonelada-kilometro é de 140 réis, emquanto que o sal destinado áquellas estações, de Jundiahy a Pontal, 408 kilometros, paga 16$000 ou 39 réis por tonelada-kilometro.

Pelo quadro acima vê-se como ainda é mal utilisada a capacidade das lanchas, mesmo estando o rio em condições normaes. De Fevereiro a Maio de cada anno ha uma diminuição no movimento de importação, diminuição que concorre com a ausencia do principal elemento de exportação—o café, cuja safra começa mais ou menos em Junho.

Dahi resulta que as lanchas que descem com varios, além de serem em menor numero, sobem rebocadas vazias.

Me parece de toda conveniencia utilisar esta viagem de retorno baixando muito os fretes dos cereaes e do toucinho, queijos, etc.

Assim procedendo, póde a Companhia muito influir sobre o desenvolvimento da producção destes generos.

Sujeito esta medida ao esclarecido criterio de V. S.

TELEGRAPHO

Apparelhos, postes e accessorios.—Empregam-se, como na linha ferrea, no serviço telegraphico da navegação os apparelhos de Wheatstone e as pilhas de Leclanché.

Toda a linha telegraphica, de Porto Ferreira a Porto Pontal, com 193 kilometros de extensão, foi assentada em postes de madeira, muitos dos quaes estão estragados.

Resolveu-se a substituição de todos os postes de madeira por outros de trilhos velhos, empregando-se os de bitola estreita para facilitar o serviço em virtude do menor peso.

Esta substituição, principiada no mez de Junho, achava-se em 31 de Dezembro feita até á corredeira da Boa Vista, na extensão de 113 kilometros, pela picada do telegrapho.

A estação de Porto Amaral tinha sido ligada primitivamente á de Descalvado, pertencente á via ferrea. Além de ficar dependendo de uma estação estranha á navegação, havia o inconveniente de precisar Porto Prainha de uma linha de 55 kilometros para fallar com Porto Amaral, sendo a distancia entre estas duas estações apenas de 16 kilometros.

Para corrigir este defeito foram ligadas directamente as duas estações no mez de Julho.

Reconhecendo V. S. a necessidade de estabelecer-se uma estação telegraphica em Porto Ferreira especialmente para a navegação, foram, por proposta minha, retirados os apparelhos da estação da via ferrea onde até então funccionavam.

Attendendo-se aos pedidos do commercio da villa de Jaboticabal, começou-se em Março o assentamento de uma linha telegraphica entre o Porto Jaboticabal e a villa do mesmo nome, distante 18 kilometros.

No dia 22 de Maio foi inaugurada, em minha presença, a estação telegraphica da villa.

Com a collocação de postes de trilhos e construcção da linha para a villa, despendeu-se durante o anno por conta do capital a importancia de 29:803$672.

Neste total não está incluida a importancia de 257$737, despendida por conta deste serviço em trabalhos feitos na officina de Porto Ferreira, como se vê na pagina 180.

Com acquisição de trilhos velhos para postes despendeu-se a quantia de 12:000$000.

Durante o anno roçaram-se diversas vezes as picadas que foram alargadas em muitos kilometros, por occasião da substituição dos postes.

Foram retirados as isoladores quebrados e substituidos por novos.

Extensão da linha telegraphica.....	193 kilms.
Numero de apparelhos em serviço..	26
» » pilhas................	95
» » postes de madeira.....	910
» » » » trilhos velhos.	1.810
» » isoladores..........	3.388
Extensão dos fios................	404 kilms.

TRANSMISSÕES TELEGRAPHICAS

Durante o anno transmittiram-se 23.437 telegrammas com 599.946 palavras, cuja distribuição consta do seguinte quadro, que tambem indica a respectiva renda :

DESIGNAÇÃO	NUMERO DE		Renda
	Telegrammas	Palavras	
Trafego proprio....	1.221	22.188	819$730
» estranho...	3 109	52.643	1:432$930
Total.......	4.330	74.831	2:252$660
Em serviço........	19.107	525.115	
Total geral .	23.437	599.946	

Os telegrammas em serviço correspondem a uma renda que póde ser computada em 17:503$500.

SERVIÇO TELEPHONICO

Havia apenas tres apparelhos, sendo um em minha residencia, um na estação davia-ferrea e o terceiro na estação fluvial de Porto Ferreira.

Para commodidade do serviço e rapidez na transmissão de ordens foram assentados mais dous apparelhos, sendo um no escriptorio do mestre da officina e outro na estação telegraphica da navegação, onde tambem foi collocado o centro telephonico. Havendo aqui em Porto Ferreira um invalido pensionado pela Companhia por ter cegado em consequencia de um accidente no serviço, aproveitei-o para encarregar-se de dar as ligações, attendendo aos chamados, ficando assim a pensão substituida por salario.

Os telephones têm funccionado regularmente e prestam bons serviços.

DESPEZA

Com o serviço do trafego despendeu-se:

Em 1889	91:859$316
Em 1890	89:660$584
Differença para menos	2:198$732

A despeza do trafego referida ás unidades de trabalho consta do seguinte quadro:

DESPEZA	1890	1889	Differença em 1890	
			Para mais	Para menos
Por kilometro de linha fluvial	448$302	459$296		10$994
Por vapor-kilometro	1$696	1$831		$135
Por lancha-kilometro	$596	$697		$101

A despeza total de 1890 subdivide-se assim:

	Pessoal	Material	Total
Administração e escriptorio	3:516$308	250$721	3:767$029
Conducção de lanchas	46:124$720	3:058$416	49:183$136
Estações	33:967$120	2:743$299	36:710$419
Total	83:608$148	6:052$436	89:660$584

A despeza feita com o serviço telegraphico foi:

Em 1889	3:669$970
Em 1890	5:050$849
Differença para mais em 1890......	1:380$879

Este accrescimo de despeza já foi explicado.

No anno de 1890 a despeza é assim discriminada:

Estações	Pessoal ...	2:433$660
	Material ..	625$939
	Total.	3:059$599
Conservação da linha e apparelhos	Pessoal ...	1:204$584
	Material ..	786$666
	Total.	1:991$250

III

LOCOMOÇÃO

Material fluctuante

VAPORES

Em 31 de Dezembro possuia a Companhia 7 vapores.

São estas as principaes dimensões dos vapores.

		m.		
Conde D'Eu.......	compri.to	32,0	largura	3,80
Dr. Fidencio Prates	»	22,87	»	3,66
Dr. Nicolau Queiroz	»	18,28	»	5,48
Conselheiro A. Prado	»	23,50	»	5,48
Dr. Elias Chaves ..	»	25,90	»	5,48
Barão de Jaguára ..	»	31,50	»	5,25

Podendo offerecer interesse o conhecimento de alguns dados sobre os vapores novos do typo do vapor *Barão de Jaguára,* julguei conveniente dar os

elementos que colhi por occasião do lançamento deste em Janeiro do anno passado. São os seguintes:

	m.
Altura do vapor.....	1,20
Comprim.^to da camara.	6,65
Largura............	2,70
Diametro interno dos cylindro.............	0,292
Curso dos embolos...	0,764
Diametro do eixo da roda...............	0,130
Diametro da roda ..	3,380
Largura » » ...	3,260
Diametro interno do gerador	1,010
Espessura da chapa ..	0,0125
Comprimento do gerador................	2,80
Numeros dos tubos...	121
Diametro interno dos tubos..............	0,045
Comprimento dos tubos	2,82
» da fornalha................	1,42
Largura da fornalha em cima...............	0,96
Largura da fornalha em baixo..............	1,17
Altura da fornalha ..	1,06
Pressão normal da machina em marcha......	140 bfs. por poleg. quadrada.
Força da machina com o regulador todo aberto e á plena admissão	42 cavallos-vapor,
Numero de rotações por minuto.........	37.

Timbre da caldeira . . . 220 bfs. por poleg. quadrada.

O vapor dispõe de duas bombas, além de um injector.

O vapor em montagem em 31 de Dezembro tem dimensões iguaes ao vapor *Barão de Jaguára.*

As condições em que se achavam os vapores eram em 31 de Dezembro:

Em montagem	1
Em bom estado	4
Em estado regular	1
Em grande reparação	1
Em pequena reparação	0

Além destes vapores possue a Companhia uma pequena lancha a vapor denominada Rio Bonito, que serve para viagens de serviço.

Esta lancha está muito estragada e pretendo reformar o fundo do casco logo que cheguem as chapas galvanisadas que já foram pedidas para a Inglaterra ha muito tempo. Depois de soffrer este grande concerto ficará nova esta lancha, que ainda póde prestar muito bons serviços.

Foram encommendados mais quatro vapores dos quaes tres já se acham aqui. A montagem de um delles, começada em 14 de Outubro, já se achava muito adiantada em 31 de Dezembro, e actualmente já foi experimentado.

A montagem de um segundo começou a 7 de Fevereiro.

Tres dos novos vapores são do typo do vapor *Barão de Jaguára,* mas devem calar somente 14 pollegadas (0m.,35) nos termos da encommenda e conforme os desenhos e notas fornecidos pelos fabricantes Alley & Maclellan, de Glasgow. O outro é menor e presta-se a trabalhar nos Pantanaes (2a e 3.a secções), que na época de aguas baixas deman-

dão vapores curtos por causa das voltas muito bruscas que o rio apresenta.

O vapor *Barão de Jaguára*, que já encontrei em montagem adiantada em Dezembro de 1889, foi lançado á agua em Janeiro e entrou em serviço em 10 de Fevereiro de 1890.

LANCHAS

O numero de lanchas em serviço a 31 de Dezembro de 1890 era como já ficou dito, de 34. (1)

As dimensões das lanchas são estas:

	m.			m.	
Ns. 1 a 3	18,40	de comprim.	sobre	2,9	largura
» 4 a 21	18,10	»	»	3,5	»
» 22 a 27	22.00	»	»	3,7	»
» 28 a 33	22,00	»	»	3,5	»
As outras seis	24.40	»	»	3,5	»

O estado das lanchas era, a 31 de Dezembro:

Em montagem	5
Em serviço	34
Em reparação	0
Carecendo de grandes reparos	2

Estão encommendadas mais 6 lanchas de 80 pés de comprimento ou 24 ^{m}, 40.

Despeza

O material gasto no serviço dos vapores consta do quadro seguinte:

(1) Além destas, tem a Companhia duas lanchas pequenas, quasi sempre occupadas no serviço de construcção.

CONSUMO de combustivel, lubrificantes e diversos materiaes (estopa, tijolo, lixa, lapis, papel, etc.)

VAPORES	Lenha		Carvão		Cebo		Oleo		Diversos	
	M. 3	Valor	kilos	Valor	kilos	Valor	Litros	Valor		Valor
Conde d'Eu.......	1335	2:670$000	71125	1:922$064	150	89$644	698,25	421$203	......	487$906
B. Jaguara	1013	2:026$000	18273	525$514	73	43$660	636,50	402$397	......	371$501
F. Prates.........	1608	3:216$000	925	23$125	53	31$540	1111,50	690$628	......	409$034
N. Queiroz........	3490	6:980$000	.....	....	61	36$500	1068,75	660$776	......	474$598
Cons. A. Prado ...	1751	3:502$000	555	16$650	46	27$200	997,50	618$385	......	512$103
E. Chaves	1070	2:140$000	.....	....	49	29$060	912.00	564$753	......	337$276
Rio Bonito	1	2$000	5412	156$356	4	2$480	78,375	47$346	......	19$927
Total em 1890	10268	20:536$000	96290	2:643$709	436	260$084	5502,875	3:405$488	......	2:612$345
Total em 1889	9616	19:232$000	8307 5	2:243$025	420	250$320	10387,0625	6:419$204		
Diff. para mais ...	652	1:304$000	13215	400$684	16	9$764				
Diff. para menos...	......	....	.....	....	......	....	4884,1875	3:013$716		

Os vapores percorreram em 1890 mais 2667,5 kilometros do que em 1889.

Isto explica o accrescimo no consumo do carvão e lenha

Vê-se, entretanto, que, apezar do augmento de percurso fez-se uma reducção de 4884, [1], 1875 no consumo de azeite, que é o lubrificante mais empregado.

O consumo de carvão tambem augmentou pouco relativamente, visto que, com um percurso de 52,836 kilometros despendeu-se no anno findo 96 toneladas, emquanto que só no 2.º semestre de 1889 gastou-se 79 toneladas com um percurso de 24,276,5 kilometros.

O augmento no consumo de lenha foi de 652 m^3.

O consumo e despeza por vapor-kilometro foi :

VAPORES	Lenha		Carvão		Cebo		Oleo		Diversos	
	m 3	valor	kilos	valor	kilos	valor	litros	valor		valor
Conde d'Eu	0,197	$394	10,5	$284	0,022	$013	0,103	$062	—	$072
Barão de Jaguára....	0,157	$314	2,8	$081	0,011	$007	0,099	$062	—	$057
Fidencio Prates......	0,196	$392	0,1	$003	0,006	$004	0,136	$084	—	$050
Nicolau Queiroz	0,251	$502	—	—	0,004	$003	0,077	$047	—	$034
Cons. Antonio Prado..	0,211	$422	0,04	$001	0,005	$003	0,120	$074	—	$061
Elias Chaves	0,135	$270	—	—	0,006	$004	0,115	$071	—	$042
Rio Bonito........	0,0006	$001,2	3,7	$109	0,003	$002	0,054	$033	—	$013
Total em 1890.....	0,201	$388	1,8	$050	0,008	$005	0,104	$064	—	$049
Total em 1889	0,191	$383	1,6	$044	0,008	$004	0,206	$127		
Para mais	0,010	$005	0,2	$006	0,000	$001	—	—		
Para menos.......	—	—	—	—	0,000	—	0,102	$063		

A despeza com a conducção de vapores importou em 65:460$586, discriminados da seguinte fórma:

Designação	Pessoal	Material	Total
Pilotos e marinheiros	36:002$960		
Machinistas e foguistas . . .			
Lenha.		20:536$000	
Carvão		2:643$709	
Azeite.		3:405$488	
Cebo		260$084	
Diversos.		2:612$345	
Total	36:002$960	29:457$626	65:460$586

Referindo estes totaes á unidade vapor-kilometro, temos:

Pessoal.	$681
Material	$557
Pessoal.	1$238

Officinas

Concertos dos vapores e lanchas

VAPORES

Conde d'Eu.—Soffreu os seguintes concertos ligeiros. Em 30 de Janeiro foi reformada a coberta de lona da tolda e pintou-se a chaminé e caixa de fumaça. Em 15 de Fevereiro foram tirados, para limpar-se, os canos de conducção do vapor; tambem foram ajustados os bronzes. A 16 de Março o injector recebeu valvula nova. Na mesma data ao subir o vapor o canal da Escaramuça com lanchas a reboque, um dos embolos do guincho rebentou. Foi concertado a 23 e a 24 de Março, depois de ajustados os bronzes e collocados dous parafuzos novos nos puchavantes, ficou o vapor prompto para o serviço. Em 23 de Maio entrou o vapor

em reparação geral: as valvulas e os cylindros foram retirados do vapor e transportados para officinas onde receberam diversos concertos. As tampas dos cylindros foram ajustadas, bem como as torneiras e os lubrificadores, sendo substituidos por novos quasi todos os parafusos de fixação das tampas. As cabeças dos embolos foram desmanchadas e receberam parafusos e porcas novas.

As molas foram todas acertadas e temperadas.

O guincho e a caldeira foram tirados do vapor. Examinados detalhadamente, fizeram-se os reparos de que careciam. A 25 de Junho foi tirado o vapor da agua para ser examinado o casco. Nesta occasião verificou-se a excellente qualidade das chapas de aço galvanizadas, pois, apresentaram-se em perfeito estado de conservação. Encontrou-se diversos rombos no casco, devidos aos choques contra as pedras. Foram tapados com chapas novas, ficando o casco perfeito.

A 4 de Agosto foi novamente lançado á agua o vapor, sendo assentada a caldeira a 6 e experimentada a marcha a 14. A 15 entrou o vapor em serviço. Houve necessidade de concluir precipitadamente a reparação porque o vapor teve de substituir o *Barão de Jaguára* em consequencia do accidente occorrido a 5 de Agosto.

Dr. Fidencio Prates.—Em 29 de Janeiro os 2 pistões receberam anneis novos.

A 30 de Abril foram collocados novos anneis. A 9 de Junho foram ajustados os bronzes e examinados os cylindros.

A 10 de Setembro um dos lemes foi concertado. A 18 de Dezembro chegou a Porto Ferreira o vapor e recebeu alguns concertos: os pistões foram ti-

rados e os dous receberam anneis novos foram feitos mais largos para se experimentar si teriam maior duração que os antigos.

Foi collocado um novo apito e os bronzes e as torneiras foram ajustados. A tolda recebeu lona nova. A 26 de Dezembro seguio para substituir o vapor *N. Queiroz.*

Dr. N. Queiroz.—A 27 de Janeiro foi collocado um manometro novo. A 20 de Abril foi concertada a toda e collocaram-se tres balaustres novos. A 3 de Junho foi concertada a caixa de fumaça, collocado um regulador novo e foram ajustados os bronzes dos puchavantes. A 11 de Novembro os pistões receberam anneis novos e as torneiras foram ajustadas na mesma occasião. O guincho recebeu uma tampa para um dos cylindros e um lubrificador novo.

Conselheiro A. Prado.—A 12 de Janeiro foi substituido o cano de conducção de vapor por um novo e collocada uma valvula nova no vapor.

A 2 de Abril o guincho recebeu um lubrificador novo. A 4 de Junho foram collocados anneis novos nos 2 pistões, ajustados os bronzes dos puchavantes e concertado o manometro. A 10 de Setembro foram collocados um lubrificador novo e um manometro. A 13 de Novembro os bronzes foram todos ajustados e examinado e limpo o injector. A 20 de Novembro foi assentado um cano de conducção de vapor que tinha sido remettido a Campinas para ser substituida a flange antiga, que tinha rebentado.

Dr. Elias Chaves.—A 18 de Fevereiro chegou a Porto Ferreira para entrar em grande reparação. A roda e

a caldeira foram concertadas e limpas. O machinismo foi todo desmontado, ajustando-se os bronzes, as torneiras, os excentricos e as valvulas.

O guincho foi concertado, ajustando-se os bronzes dos puchavantes. Recebeu 2 valvulas novas e o injector foi examinado e limpo, sendo concertado um dos canos.

A roda do leme recebeu um centro novo. O vapor foi todo pintado. A 7 de Abril o vapor foi experimentado e a 11 entrou em serviço. A 14 de Novembro foram ajustados os bronzes dos puchavantes.

Barão de Jaguára.—A 19 de Junho foram ajustados os bronzes e a 20 de Junho o injector recebeu uma valvula nova. A 28 de Julho, tendo-se quebrado um dos lemes na corredeira de Patos, foi necessario trazel-o por terra para ser concertado na officina. A 5 de Agosto o vapor, tendo batido em pedra no kilometro 31, afundou e esteve impedido de navegar até o dia 17, data em que chegou a Porto Ferreira rebocado pelo *Conde d'Eu.* O rombo produzido pelo choque media 9 pés quadrados. A 23 de Agosto foi tirado o vapor da agua afim de ser concertado e esteve recebendo ligeiros reparos até 8 de Novembro, data em que foi lançado á agua.

A 21 de Novembro entrou novamente o vapor em serviço.

Rio Bonito.—A 11 de Abril foram ajustados os bronzes, as torneiras e os conductores das cruzetas. A 5 de Dezembro o vapor soffreu ligeiros concertos e recebeu chaminé nova.

LANCHAS

N.º 1 Não soffreu concertos.
» 2 A 5 de Novembro o guincho foi concertado.

N. 3 A 4 de Outubro recebeu uma manivella.
» 4 A 7 de Janeiro foi concertado o soalho superior e o leme recebeu uma chapa nova.
» 5 A 19 de Junho foi concertada a chapa do leme.
» 6 A 19 de Fevereiro foi concertado o soalho.
» 7 Não soffreu concertos.
» 8 » » »
» 9 » » »
» 10 » » »
» 11 A 15 de Setembro foi concertado o leme.
» 12 Não soffreu concertos.
» 13 A 18 de Fevereiro foi concertado o soalho.
» 14 A 28 de Abril » » »
A 8 de Setembro foi concertado o leme.
N. 15 Não soffreu concertos.
» 16 A 2 de Julho foram concertados os soalhos superior e inferior.
» 17 Não soffreu concertos.
» 18 » » »
» 19 » » »
» 20 » » »
» 21 » » »
» 22 » » »
» 23 A 25 de Junho o leme foi concertado.
A 23 de Dezembro foi novamente concertado o leme.
N. 24 A 19 de Setembro foi concertado o leme.
» 25 Não soffreu concertos.
» 26 A 8 de Setembro foi concertado o leme.
» 27 Não soffreu concertos.
» 28 Lançada á agua a 15 de Agosto. Não soffreu concertos.
» 29 Lançada á agua a 27 de Agosto. Não soffreu concertos.
» 30 Lançada á agua a 17 de Setembro. Não soffreu concertos,

N.º 31 Lançada á agua a 2 de Outubro. Não soffreu concertos.
» 32 Lançada á agua a 20 de Outubro. Não soffreu concertos.
» 33 Lançada á agua a 1 de Novembro. Não soffreu concertos.
» 34 Lançada á agua a 6 de Dezembro. Não soffreu concertos.
» 35 Foi lançada á agua a 18 de Dezembro. Não soffreu concertos.

A montagem das lanchas 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 e 37 foi começada a 26 de Maio, 27 de Junho, 18 de Agosto, 28 de Agosto, 22 de Setembro, 3 de Outubro, 30 de Outubro, 25 de Novembro, 7 e 21 de Dezembro.

As despezas com os concertos dos vapores e lanchas importaram em 6:743$549, assim discriminadas:

Anno	Pessoal		Material e diversas contas		Pessoal, material e diversas contas	
	Vapores	Lanchas				
1890	3:348$640	1:430$400	1:508$194	456$315	4:856$834	1:886$715

As medias destas despezas foram:

VAPORES

Anno	N.º dos vapores em serviço	Importancia media dos concertos					
		Por vapor			Por vapor-kilometro		
		Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1890	6	558$106	251$365	809$471	$063	$028	$091

LANCHAS

ANNO	N. das lanchas em serviço	Importancia média dos concertos — POR LANCHA — Pessoal	Material	TOTAL	Por lancha-kilometro — Pessoal	Material	TOTAL
1890	34	42$070	13$421	55$491	$009	$003	$012

RECAPITULAÇÃO DA DESPEZA DA LOCOMOÇÃO
POR CONTA DO CUSTEIO

O total da despeza da locomoção por conta do custeio elevou-se a:

Em 1890 .... 79:457$434
Em 1889 .... 54:077$283

Differença para mais em 1890 .... 25:380$151

A despeza de 1890 subdivide-se assim:

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL e diversas contas	TOTAL
Administração e escriptorio.	5:698$130	1:555$169	7:253$299
Conducção de vapores	36:002$960	29:457$626	65:460$586
Concerto de vapores	3:348$640	1:508$194	4:856$834
» » lanchas	1:430$400	456$315	1:886$715
	46:480$130	32:977$304	79:457$434

Ja expliquei as razões do accrescimo de despeza. Na importancia desta despeza da Locomoção não está incluida a de 5:639$941, que foi contemplada no quadro geral da despeza e proveniente das grandes e extraordinarias reparações dos vapores *Conde d'Eu* e *Dr. Elias Chaves*, a que já me referi.

OBRAS DIVERSAS

Obras novas do material fluvial.

Durante o anno despendeu a Locomoção por conta do capital a importancia de 47:770$739, (1) representada pelos seguintes trabalhos feitos na officina de Porto Ferreira:

ESPECIFICAÇÃO	Pessoal	Material	TOTAL
Montagem de vapores	3:786$480	78$323	3:864$803
» » lanchas	8:685$690	1:172$594	9:858$284
Diversos trabalhos	23:471$566	10:576$086	34:047$652
	35:943$736	11:827$003	47:770$739

Foram feitos nas officinas de Campinas serviços para a navegação por conta da verba de construcção, na importancia de 4:006$150 assim distribuida:

ESPECIFICAÇÃO	Pessoal	Material	TOTAL
Tracção construcção	1:452$160	2:553$990	4:006$150

Na verba diversos trabalhos estão incluidas a fabricação de duas balsas de aço galvanisado para as obras de construcção do leito do rio, reparações de

(1) Esta despeza bem como todas as outras por conta do capital a que me refiro, estão incluidas na despeza total que figura á pagina 1 e são as feitas directamente pela 5.ª divisão ou por sua conta pelas officinas de Campinas.

balsas pertencentes á construcção e outros serviços para as mesmas obras, construcção de um augmento da officina de Porto Ferreira e de um deposito para madeira, concertos da lancha *Rio Bonito*, que pertence á construcção, preparo e collocação de postes kilometricos, etc.

Além destes trabalhos foram feitos na officina de Porto Ferreira, por conta de outras repartições da navegação, serviços na importancia de 2:764$776, sendo :

ESPECIFICAÇÃO	Pessoal	Material	TOTAL
Construcção linha telegr. ...	198$431	59$306	257$737
» estações fluviaes	1:857$732	649$307	2:507$039
	2:056$163	708$613	2:764$776

FORNECIMENTO A DIVERSOS

Nas officinas da Navegação executaram-se serviços para outras repartições da via ferrea e para estranhos na importancia de 4:664$664, assim distribuida :

ESPECIFICAÇÃO	Pessoal	Material	TOTAL
Via permanente—custeio....	360$351	224$362	584$713
» » —construcção	1:838$857	743$516	2:582$373
Locomoção—custeio........	356$196	285$349	641$545
Ramal S. Rita............	729$623	89$717	819$340
» Descalvadense.......	9$512	27$181	36$693
	3:294$539	1:370$125	4:664$664

Além disto o deposito de Porto Ferreira forneceu directamente a diversos material na importancia de 4:452$005 assim discriminados :

Via Permanente—construcção	2:248$625
» » —custeio	648$172
R. F. Santa Rita	1:427$475
» » » Veridiana—construcção.	127$733
	4:452$005

EDIFICIO DAS OFFICINAS

Tendo em vista o grande numero de vapores e lanchas a montar em 1890, pois havia sido feita em 1889 a encommenda de 18 lanchas e 4 vapores, e á urgencia de ter esse material prompto para ser utilisado durante a safra de 1891, augmentou-se no começo do anno o edificio de modo a permittir folgadamente a montagem de duas lanchas ao mesmo tempo ou de um vapor e uma lancha.

MACHINA—FERRAMENTAS

As officinas de Porto Ferreira foram montadas com grande economia. Não se destinando a fabricar e sim a montar os vapores e lanchas, que vêm da Inglaterra desmontados mas inteiramente promptos, e a fazer as reparações e concertos indispensaveis para que funccionem bem e seja conservado o material, preenchem muito bem o fim para que foram installadas.

Dispõem as officinas de um locomovel de 21 cavallos que acciona um torno, uma machina de furar, uma thesoura de furar e cortar ferro, uma machina de aplainar ferro verticalmente (*Slotting Machine*) e um martinete.

Além dessas ferramentas, tem as officinas as seguintes machinas tocadas á mão: um torno, uma thesoura de cortar e furar ferro e uma machina de aplainar ferro.

Existe tambem na officina um perfurador vertical destinado a abrir buracos de mina. Pretendo utili-

sal-o no serviço de desobstrucção do rio. Nunca trabalhou aqui.

Sendo insufficientes estas ferramentas, por isso que as offiicinas pódem ser chamadas a effectuar trabalhos de maior vulto, foram encommendadas as seguintes machinas—ferramentas : Um torno grande *(Self-acting Slide lathe with gap bed)*, uma machina de *fraiser*, uma machina de furar ferro *(Radial drilling and boring machine)*, uma *improved endless band-saw machine,* (serra para madeira) e uma *Universal Woodworker* (machina para preparar e serrar madeira).

Dotadas destas ferramentas, as officinas poderão prestar ainda melhores serviços, mesmo para pequena reparações do material da via ferrea. Para installação destas machinas será preciso estabelecer outra arvora de transmissão, symetrica da que existe actualmente.

Ligando a officina á dóca onde são lançados os vapores e lanchas, ha uma linha de tres metros de bitola e com um trilho intercalado, formando outra linha de bitola normal de 1,60. Esta linha, que tem o desenvolvimento de 550 metros, serve para o transporte, por meio de carretão, dos vapores e lanchas.

Estes não entram directamente na dóca, pois a linha passa parallelamente a esta. Para evitar isto e facilitar mais o serviço póde-se levar a linha até dentro da dóca, dispensando-se assim o auxilio dos cabos para o lançamento, como se pratica hoje.

Dous guinchos collocados então ao longo da linha permittirão puxar um vapor ou uma lancha para fóra d'agua com muita facilidade, pois a resistencia será apenas a de rolamento do carretão sobre os trilhos. Conforme já communiquei a V. S. é um serviço que convem fazer, havendo opportunidade.

IV

CONSERVAÇÃO

MODIFICAÇÕES NO RIO

No anno de 1890 houve uma secca excepcional. Si bem que seja muito variavel a oscillação das aguas do rio Mogy-Guassú, a maior estiagem observada desde 1886 tinha sido de 0,^{m}45; entretanto, em 1890, na mesma escala de observações de Porto Ferreira, as aguas chegaram a 0,^{m}365.

Esta escala foi collocada de modo a dar a altura d'agua nos canaes de Patos e Gaviãozinho.

Depois da sua installação estes canaes foram aprofundados, de modo que hoje a leitura da escala em Porto Ferreira fornece boas indicações para o carregamento das lanchas, mas não dá a altura precisa d'agua naquelles canaes, onde esta é mais profunda.

Realmente, si assim não fosse, com a extraordinaria estiagem que houve teriamos de interromper a navegação, medida que não foi adoptada si bem que o trafego tenha soffrido com a grande demora das viagens e a má utilisação da capacidade das lanchas.

Com effeito, tendo as aguas descido tanto, muitas rasouras que nunca constituiram obstaculos e que nem mesmo eram conhecidas tornaram-se sensiveis, obrigando a navegar-se com muito pouca velocidade e ás vezes apenas com a força d'agua, para evitar que os choques contra as pedras mais altas produzissem avarias nos barcos.

Na maior parte dos trechos melhorados o serviço não fôra feito tendo em conta uma estiagem tão forte, de modo que foi preciso occupar turmas em serviço de construcção, alterando e prolongando diversos diques, o que impediu-me de proceder a algumas rectificações do rio na 2.ª e 3.ª secções (Pantanaes).

DIQUES TRANSVERSAES E LONGITUDINAES

As obras feitas têm se mantido em bom estado, não obrigando a despezas de conservação.

As cheias quasi não deslocam as pedras.

Conforme já ficou dito, alguns diques carecem de ser augmentados e outros levantados de modo a impedir que as aguas passem por cima quando ainda fazem falta no canal navegavel.

ESTAÇÕES E OUTROS EDIFICIOS

Na via fluvial havia em 31 de Dezembro 12 estações com o espaçamento medio de 18^k,200.

Em Porto Cedro e Porto M. Prado as estações que havia não se prestavam absolutamente para o serviço, pois eram simples ranchos que não offereciam segurança nem preservavam as cargas das chuvas.

Por isso foi resolvida a construcção de novas estações nestes dous portos, que ficaram concluidas a 1 de Julho e 30 de Outubro.

Por conveniencia do serviço têm sido feitas estas obras por administração,

Seria difficil encontrar empreiteiros para fazer pequenos trabalhos e ainda mais tornar effectiva a fiscalisação em pontos tão distantes.

Em Porto Pinheiros ha tambem necessidade de construir-se uma melhor estação e para isto já mandei reunir pedras e tijolos no logar da obra. Este edificio, cujas madeiras já se acham todas promptas em Porto Ferreira, será feito este anno.

Despendeu-se com esses serviços a importancia de 23:822$304. (1)

Actualmente, além de Porto Pinheiros, só temos estações em casas velhas em Pulador, Pitangueiras e Pontal.

---

(1) Neste total não está incluida a importancia de 2:507$039 despendida com trabalhos feitos na officina de Porto Ferreira, como ficou dito á pagina 180.

A de Pitangueiras ainda póde continuar a prestar serviços.

Demais, é uma estação que quasi não despacha, havendo sómente recebimento de cargas de importação.

Em Pontal não convem construir novo edificio porque, desde que se faça o melhoramento do Rio Pardo, talvez seja mais vantajoso collocar uma boa estação em S. Bartholomeu.

Tambem a actual estação de Pontal e armazem (de madeira) ainda podem prestar serviços.

Quanto á estação de Pulador, que acha-se em máu estado, me parece que não ha conveniencia em mantel-a, pois dista apenas 5 kilometros de Cunha Bueno, para onde todos remetterão as cargas desde que se feche a de Pulador.

Assim pensando, e como propuz a V. S., fechou-se esta estação a 1 de Fevereiro ultimo.

Com o concerto de estações e outros edificios da navegação existentes em Porto Ferreira despendeu-se durante o anno a quantia de 313$040, sendo:

Pessoal............	126$140
Material............	186$900
	313$040

V

SERVIÇO DE CARGA E DESCARGA

Continúa a ser feito este serviço com presteza, segurança e economia.

Tendo-se reconhecido a necessidade de augmentar o armazem de Porto Ferreira para attender á grande quantidade de cargas de importação, foi resolvido fazer-se este serviço, que já está bastante adiantado.

Ficará assim o armazem com o dobro da capacidade que tinha.

Apezar de não entrarem no armazem os saccos de café, foi tal a affluencia de cargas de importação na época da estiagem que tive a plataforma da estação coberta de volumes até Dezembro ultimo.

Não permittindo a posição da explanada da dóca augmentos muito consideraveis nas construcções existentes, si o trafego, como é plausivel admittir, tomar grandes proporções em pouco tempo, a solução será estabelecer um outro cáes parallelo ao existente do outro lado da dóca, o que ainda vem justificar a medida que foi suggerida de levar-se a linha de lançamento até dentro da dóca.

VI

DEPOSITO DE MATERIAL

O valor dos materiaes existentes neste deposito a 31 de Dezembro ultimo era de 36:124$857.

O movimento do deposito durante o anno consta deste quadro :

Mezes	Entradas	Importancia	Sahidas	Importancia
Janeiro..	Existencia em 31-12-89	26:822$780		
— ..	Materiaes recebidos..	8:393$830	Materiaes consumidos	11:397$864
Fevereiro	» »	6:143$320	» »	4:005$279
Março ...	» »	2:140$410	» »	4:627$102
Abril.....	» »	3:176$460	» »	6:423$536
Maio.....	» »	8:903$340	» »	5:950$818
Junho....	» »	15:876$910	» »	7:262$342
Julho....	» »	7:237$650	» »	6:929$818
Agosto...	» »	15:933$380	» »	10:834$763
Setembro	» »	5:171$903	» »	7:619$330
Outubro .	» »	8:535$940	» »	10:505$691
Novemb.	» »	6:496$900	» »	8:413$236
Dezemb..	» »	10:878$380	» »	5:616$567
			Saldo conforme o balanço....	36:124$857
		125:711$203		125:711$203

A importancia de materiaes fornecidos pelo deposito assim se distribue pelas principaes verbas:

Discriminação das verbas	Importancia
Administração	2:779$731
Trafego	5:649$915
Telegrapho	480$350
Locomoção	31:963$546
Diversos	48:712$804
	89:586$346

Fazendo a discriminação pelas duas grandes contas de custeio e capital, tem-se:

	Importancia
Por conta do custeio	39:899$701
» » » capital	43:864$515
Para repartições estranhas á 5.ª divisão	5:822$130
	89:586$346

As principaes existencias são estas:

Discriminação dos materiaes	Quantidade		Importancia
Azeite	280,5	galões	662$092
Carvão de pedra	8.663	kilos	568$553
Chumaços	48		1:171$200
Dynamite	23	caixas	1:219$354
Encerados	30		1:729$815
Estopim	4.745	metros	758$400
Ferro em barra	34.681	kilos	6:312$677
» » chapa	1.075,5	»	277$370
Gaxeta	159	»	414$140
Lenha	1.564,5	m^3	3:286$550
Madeira (pinho)	10.386,75	pés	1:518$020
Peças de ferro fundido	4.176,5	kilos	841$357
Tijolos	42.100	»	992$400
Telhas francezas	8.000	»	1:440$00
Diversos	—	—	14:932$929
			36:124$857

Os materiaes estão perfeitamente arrumados e bem dispostos e a escripturação acha-se em dia.

A 31 de Dezembro procedeu-se ao balanço, cuja folha já remetti a V. S.

Reconhecendo a grande necessidade de ter as madeiras abrigadas, ordenei a construcção de um deposito fechado, que foi construido ao lado da officina, e onde se acham bem guardadas as taboas e outras madeiras pertencentes a esta divisão.

Tambem construiu-se com trilhos velhos um armario para guardar as barras de ferro e aço, que dest'arte ficão separadas conforme as dimensões.

Esta disposição facilita muito o manejo deste material.

VII

CONSTRUCÇÃO

A grande secca do anno findo obrigou a fazer-se alguns trabalhos no leito do rio.

Forão alteados os diques de Patos e Gaviãozinho.

O canal da corredeira de Pulador, que ficava entre o dique e a margem esquerda, foi mudado para o meio do rio, por estar offerecendo difficuldades á navegação. A corredeira de Pantanos tambem exigiu a construcção de alguns novos diques transversaes para concentrar mais a agua sobre diversos pontos. O mesmo serviço foi feito no fim do canal da Escaramuça, onde tambem forão alteados os diques existentes. Nas corredeiras da Olaria, Capim, Figueiras, Banharão e Cordão tambem forão aprofundados os canaes e construidos novos diques.

Devido a estas causas não foi possivel concluir o serviço em Corrego Rico, ficando sómente acabado o da corredeira de Bôa Vista, no kilometro 136, onde

o canal deu franca passagem ao vapor e lanchas desde Agosto, em plena estiagem, portanto.

Nesta ultima corredeira a pedra fragmenta-se muito com os tiros de dynamite, de modo que não se pode utilizal-a para fazer o dique transversal. Por esta razão e por haver urgencia em concluir o serviço, foi construido esse dique com cavalletes de trilhos e taboas

Com a ultima cheia, que attingiu a 4,^{m}23 na escala de Porto Ferreira ou 3,^{m}865 acima da maior estiagem observada, o dique cedeu sob a força das aguas. Para corrigir isto já mandei extrahir pedras grandes na margem do rio no kilometro 140 durante as aguas altas afim de construir-se o novo dique na proxima estiagem.

Espero tambem concluir nessa occasião o canal de Corrego Rico, kilometro 160, ponto que obriga á baldeação das lanchas em aguas baixas.

No trecho entre kilometros 164 e 200 a grande estiagem descobriu baixios e razios que embaraçaram a navegação impedindo que o vapor chegasse a Pontal desde 24 de Agosto. A' medida que augmentava a estiagem e surgião obstaculos, mais longe de Pontal ficava o vapor, tendo alcançado sómente o kilometro 173 na força da estiagem. Apezar destes embaraços, as lanchas descião até aquella estação terminal e voltavam á vara até encontrar o vapor para rebocal-as.

Lutando com todas as difficuldades proprias da quadra mais desfavoravel á navegação, conseguiu-se sem embargo manter a continuidade do trafego fluvial. Accresce que com esta escassez d'agua no rio coincidia uma affluencia enorme de café ás estações e de cargas de importação á dóca de Porto Ferreira. Apezar disto, a julgar pelas queixas que se tornaram publicas, parece-me que o transtorno e demora

produzidos por este trafego não foi maior do que os de algumas estradas de ferro neste Estado.

Quando aqui cheguei havia sómente 27 lanchas, das quaes seis de 72 pés e as outras menores.

Comprehende-se facilmente a difficuldade que ha em manter um trafego regular em grande estiagem com este numero de lanchas. Com effeito, desde que a agua é tão escassa é preciso alliviar a carga das lanchas. E' assim que uma lancha que póde carregar perfeitamente 36 toneladas não comportou durante secca tão forte mais de 12 a 15 toneladas. Como é impossivel augmentar além de certo limite a agua nos razios, o unico correctivo é augmentar o numero de barcas e a capacidade das mesmas sem accrescimo muito sensivel do calado.

Com este intuito forão encommendados 18 lanchas das quaes 12 de 80 pés. Desta encommenda até 31 de Dezembro forão montadas 7, como já ficou dito que entraram em serviço, e as outras 5 se acham tambem promptas.

Ainda não chegaram as ultimas seis encommendadas; pode-se contar, pois com 39 lanchas para a proxima safra e, si chegarem a tempo, serão logo montadas as que faltão.

Tambem foi augmentado o numero de vapores como já disse, o que era preciso não só para facilitar o numero de viagens em caso de necessidade, como para attender a accidentes faceis e communs de occorrer em estradas de ferro e rios navegados.

Já tinhão sido encommendados mais quatro vapores no fim de 1889, sendo tres das mesmas dimensões do *Barão de Jaguára* e um do typo apropriado á secção dos Pantanaes. Destes estão tres aqui, um que póde entrar a qualquer momento em serviço e outro em montagem.

Com estes recursos espero que, mesmo que attin-

jam á cota minima de 1890, as futuras estiagens não causarão tantos embaraços.

Despendeu-se com o serviço de construcção no leito do rio a importancia de 87:558$028.

ESTRADAS DE RODAGEM

Com o fim de facilitar o transporte das cargas, tem a companhia mandado abrir diversas estradas e melhorar outras existentes.

Assim, no principio de 1890 ficou concluido a estrada para a villa de Jaboticabal e foi aberta uma para o arraial de Pitangueiras.

Foi começada uma para a freguezia de Sertãozinho que fica á meia distancia entre Porto Jaboticabal e a cidade do Ribeirão Preto. Esta estrada, que espero concluir este anno, é muito conveniente pois aquella localidade já importa muitas cargas pela estação de Porto Jaboticabal apezar de não haver bons caminhos. Foi melhorado e alargado o caminho que communica diversas fazendas importantes com a estação de Porto Cedro e presentemente está sendo melhorada a estrada que conduz da grande fazenda Guatapará á estação de Martinho Prado. Tenho empregado nestes serviços a turma de construcção do leito do rio quando as aguas altas não permittem o trabalho no rio. Ainda ha alguns pedidos de melhoramentos de estradas que serão attendidos logo que fôr possivel. Despendeu-se com estes serviços 16:102$862.

CANALISAÇÃO DO ARROIO DE SANTA ROSA

Ficando a dóca de Porto Ferreira em más condições durante a estiagem, pois a agua deixa exposto a sol intensissimo o fundo de vasa, julguei conveniente aproveitar um arroio que desagua no Mogy-Guassú pouco acima da ponte da estrada de roda-

gem para Santa Rita do Passa Quatro e canalisal-o de modo a entrar no Mogy passando pela dóca. Tendo merecido esta idéa a approvação de V. S. e reconhecendo eu que com uma valla de 400 metros de extensão podia se fazer o desvio sem que as aguas produzissem evasões no novo leito, mandei fazer as excavações pelo pessoal da conservação da via permanente sem prejuizo do serviço da linha. Foi preciso tambem abrir o canal no muro de caes e revestir o fundo e as paredes na parte comprehendida entre a linha de Santa Rita e o cáes da dóca para garantir as construcções existentes do risco de infra-excavações.

Começado o serviço de excavação em 22 de Setembro, em 31 de Dezembro começou a passar o arroio pelo canal aberto. Além da vantagem de augmentar o volume d'agua na dóca, deve esta forte corrente melhorar as condições hygienicas locaes em sitio onde as aguas permanecião estagnadas e variando sómente com as alternativas de enchente do Mogy-Guassú.

A despeza com este serviço foi de 3:832$903

TENSÃO DAS CORRENTES NOS CANAES

Durante a estiagem mediu-se a tensão supportada pelos correntes com que se opera a tracção nas corredeiras canalisadas.

O dynamometro foi collocado sempre no cabo de reboque entre o vapor e a primeira lancha.

Na occasião da experiencia subiam rebocadas 9 lanchas carregadas com 1.692 saccos de café ou 101.520 kilos.

O instrumento foi observado em agua mansa e nos canaes de Patos e Gaviãosinho.

As maiores tensões lidas forão :

Agua mansa......................	300 kilos
Canal em Gaviãozinho.............	1.500 »
» » Patos.................	1.600 »

Em um momento uma das lanchas encostou sobre pedras e produziu-se um choque na corrente accusando o instrumento a tensão de 2 toneladas.

Mesmo tomando este maximo, vê-se que corresponde a um coefficiente de trabalho de 9,9 kilos por millimetro quadrado, pois os elos têm $0,^{m}016$ de diametro, e portanto perfeitamente compativel com a usual resistencia das correntes.

Com effeito, segundo as experiencias de Duhamel, uma corrente com elos desta grossura e pesando $5,^{k}3$ por metro corrente pode supportar com segurança $2,^{t}25$, sendo considerada como carga de ruptura a de 9 toneladas.

As correntes aqui empregadas pesam $5,^{k}900$.

PORTES KILOMETRICOS

No anno findo foi feita a substituição, em toda a extensão trafegada, dos antigos marcos por novos postes de maiores dimensões e portanto mais apparentes.

NAVEGAÇÃO DO RIO PARDO E RIO GRANDE

Durante a primeira estiagem a que assisti foram tantos os obstaculos que appareceram, perturbando a regularidade do trafego, que não me foi possivel descer até á corredeira de S. Bartholomeu.

Estando as aguas altas, perde de importancia o exame da corredeira.

A julgar, entretanto, pelas informações dos que já viram a corredeira, parece-me que mesmo com alguns sacrificios, deve-se persistir em melhorar esse trecho do Rio Pardo afim de manter a continuidade da rede navegavel dos rios Mogy, Pardo e Grande.

Quanto á opportunidade de encetar os trabalhos de desobstrucção, penso que depende do modo de encarar esta questão.

Si se cogita de levar a navegação ao Rio Grande como meio de civilisar e povoar aquella região, não ha duvida que deve-se tratar desde já de taes serviços.

Póde-se mesmo contar com a importação de sal que, em vez de ser feita por intermedio de Pontal, se deslocará para ponto do Rio Pardo muito mais a jusante daquelle e mais a rumo de Fructal, que é importante centro consumidor.

Mas não se deve contar desde já com uma zona trabalhada e que forneça grandes contingentes para o trafego.

Com effeito, sendo o principal producto agricola do valle do Mogy-guassú o café, convem lembrar que Porto Jaboticabal é o limite da zona cafeeira.

As terras de Jaboticabal para baixo não produzem café, nem é tentada esta cultura.

Tive occasião de verificar pessoalmente este facto em uma excursão que fiz a cavallo de Pontal a Uberaba, em Maio do anno passado. A zona que atravessei é mais ou menos destinada á creação de gado e quasi não apparecem terras cultivadas. O simples aspecto do terreno mostra bem que fica longe a rica zona cafeeira do Estado.

VIII

ACCIDENTES

O unico accidente de gravidade foi o occorrido com o vapor *Barão de Jaguára.*

Marcando a escala de Porto Ferreira $0^m,64$ descia este vapor a 5 de Agosto, em viagem ordinaria, a corredeira Pantano (k. 31), quando por desvio do piloto bateu sobre uma grande pedra, que podia ter sido perfeitamente evitada.

Receioso de ir submergir o vapor em um grande pégo proximo e sentindo que o barco fazia muita agua,

ordenou contra vapor, batendo então o barco com grande violencia sobre as pedras porque já calava muito devido á agua que entrava.

Nestas condições ficou inteiramente alagado o vapor que felizmente estava em logar onde a agua tinha 1.^{m}00 de altura.

O vapor assentou sobre o fundo do rio, ficando o soalho quasi ao nivel d'agua, pois a altura do vapor é pouco superior a 1.^{m}00

Foram dadas as providencias que o caso pedia e, verificada a insufficiencia dos meios ordinarios empregados para tapar pequenos rombos, como applicação de cimento, estopa, etc., construiu-se uma caixa de madeira formada de taboas ao alto, apertadas entre o soalho e o casco do vapor, sendo as juntas convenientemente tomadas com corda alcatroada e a ligação entre a madeira e o ferro na parte inferior garantida com applicação de cimento.

Conseguiu-se assim isolar o orificio de entrada d'agua. Esgotado então o vapor, manteve-se mais ou menos estanque a caixa, e, portanto, pôde o barco fluctuar.

Subiu então a 9 de Agosto, sem auxilio de rebocador até á estação de Porto Amaral, um kilometro acima do logar do sinistro, onde era mais facil providenciar-se por haver telegrapho, e tambem prestava-se melhor o barranco do rio para puchar o vapor sobre pranchões, de modo a poder-se tornar completamente estanque a caixa, o que se fez.

Foi preciso levantar o vapor com macacos e puchal-o por meio de moitões.

Uma vez conseguido tornar-se estanque a caixa desci com o vapor *Conde d'Eu*, a 17 de Agosto, e nesse mesmo dia, ás 9 horas da noite, chegava o vapor

a Porto Ferreira rebocado pelo *Conde d'Eu*, sem ter occorrido o menor accidente e apezar de subirmos de noite os canaes de Patos e Gaviãozinho.

Por precaução fôra installado a bordo do vapor *Barão de Jaguára* um pulsometro.

Entro nestes detalhes, de que V. S. foi minuciosamente informado na occasião, não só para tornar conhecido o grande trabalho que teve de executar o pessoal para trazer o vapor até aqui como, e principalmente, para mostrar que nada se deve receiar quanto á regularidade do trafego fluvial, pois, mesmo em caso de accidentes desta ordem, podem ser adoptadas providencias efficazes.

Além disto cumpre lembrar que o trafego não foi interrompido por mais de cinco dias, tempo que gastou para chegar a Porto Ferreira o vapor *Conselheiro Prado*, que veio fazer o serviço na primeira secção, emquanto se concluia a toda a pressa a reparação do vapor *Conde d'Eu*, que fôra lançado á agua a 4 de Agosto e a 15 entrou em serviço.

Augmentado como está o numero de vapores, os accidentes que possam sobrevir não perturbarão o trafego.

Como já mencionei, o vapor *Barão de Jaguára* entrou novamente em serviço a 21 de Novembro e convem notar que a 30 desse mez transpoz, sem novidade, o mesmo canal em que occorreu o sinistro, marcando a escala de Porto Ferreira 0,^{m}41 de altura d'agua.

Isto confirma o que ficou dito sobre a causa do accidente.

IX

OBSERVAÇÕES METEOROLOGICAS

Têm continuado regularmente as observações dos instrumentos, que forão augmentados este anno com um psychrometro, um thermometro de *maxima* e *minima* e um barometro de Füess.

Contão do seguinte quadro os dados relativos ao anno findo:

OBSERVAÇÕES THERMOMETRICAS, PLUVIOMETRICAS, PSYCHROMETRIÇAS E DE ALTURA DA AGUA NO RIO MOGY-GUASSÚ FEITAS EM PORTO FERREIRA NO ANNO DE 1890:

1890 Mezes	Media thermometrica mensal	Temperatura (thermometro centigrado)		Psychrometro		Quantidade de chuva cahida em P. Ferreira	Quantidade de chuva cahida em P. Ferreira		Altura da agua no rio	
		Maximo	Minimo	Secco	Molhado		Maxima	Minima	Maxima	Minima
						mm.				
Janeiro	26°33	31°	21°	......	......	251	127	3	2,16	1, 30
Fevereiro ...	25°45	30°	21° 1/2	......	......	303	61	2	2,85	1, 26
Março	27°39	31°	22°	......	......	115	34	5	3,28	1, 42
Abril	22°88	28°	10° 1/2	......	......	...	...	...	1,57	0, 90
Maio	19°98	28°	9° 1/2	19°28	18°57	65	48	4	1,38	0, 90
Junho	15°35	22°	8° 1/2	15 66	15°10	19	15	4	1,20	0, 89
Julho	16°06	23°	10°	15°21	14°27	...	...	...	1,13	0, 76
Agosto	17°88	25° 1/2	10°	17°27	15°82	22	22	...	0,87	0, 57
Setembro ...	22°12	29°	16°	21°73	19°61	...	...	...	0,60	0, 42
Outubro	22°46	29°	15°	21°87	19°61	23	11	2	0,51	0,365
Novembro ..	23°66	31°	18°	23°02	21°04	155	50	6	1,11	0, 41
Dezembro ..	22°49	32°	19°	24°43	22°84	96	18	2	0,96	0, 39

Média da temperatura do anno 21°83. Maximo da temperatura do anno 32°. Minimo da temperatura do anno 8 ½. Quantidade de ehuva cahida em Porto Ferreira durante o anno $1^{m}{,}049$.

O dia de maior chuva foi o dia 1 de Janeiro com a seguinte qnantidade $0^{m}{,}127$. Os dias de menor chuva foram os dias 12 de Fevereiro, 9 de Outubro e 4 de Dezembro com a seguinte quantidade: $0^{m}{,}002$.

O minimo da altura da agua no rio foi $0^{m}{,}365$ em 8 de Outubro.

O maximo da altura d'agua foi de 3,28 nos dias 2 e 3 de Março.

As observações psychrometricas começaram a ser feitas a partir do mez de Maio.

X

PESSOAL

Tem melhorado o pessoal de estações.

Durante o anno não appareceram maleitas muito fortes. Incontestavelmente melhoram cada vez mais as condições de salubridade do rio, o que é importante, pois, não são afugentados os bons empregados pelo receio de maleitas.

Presta-me boa coadjuvação o pessoal de administração.

O pessoal da navegação em 31 Dezembro era de 395 pessoas, cabendo 299 ao serviço do custeio e 96 ao da construcção.

Aquellas distribuem-se assim:

Quadro do pessoal em 31 de Dezembro de 1891

	Designação	Numeros — Parciaes	Numeros — Totaes	N. de pessoas por kilometro	Proporção por cento
Administração	Chefe	1			
	Ajudante	1			
	Encarregado do deposito	1			
	Amanuense	1			
	Telegraphistas	2			
	Serventês	2	8	0,04	2,68
Trafego	Chefes e praticantes	11			
	Telegraphistas	5			
	Conferente e ajudante	2			
	Trabalhadores	27			
	Pilotos de lanchas	43			
	Marinheiros	45	133	0,66	44,48
Telegrapho	Mestre do telegrapho	1			
	Operarios e trabalhadores	6	7	0,03	2,34
Locomoção	Machinistas e foguistas	15			
	Pilotos de vapores	12			
	Marinheiros »	19			
	Mestre officina	1			
	Operarios e trabalhadores das officinas	104	151	0,75	50,50
	Total geral	...	299	1,49	100,00

Nota.—O pessoal da Locomoção serve indistinctamente ao custeio e á construcção conforme as necessidades do serviço, e é feita mensalmente a separação da respectiva despeza.

Porto Ferreira, 10 de Março de 1891.

A. de Freitas Reys,
Chefe da navegação.

Depois das minuciosas informações contidas no relatorio que vimos de transcrever, nada nos resta a accrescentar sobre os serviços da via fluvial.

Deus Guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Elias Antonio Pacheco e Chaves, DD. Presidente da Directoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes.

M. P. Torres Neves
Inspector Geral.

RELAÇÃO DOS ANNEXOS

que acompanham o relatorio do Inspector Geral da via fluvial

1.—Demonstração do movimento e receita do trafego proprio.
2.—Demonstração do movimento e receita do trafego commum.
3.—Estatistica do movimento de passageiros, bagagens e animaes.
4.—Estatistica do movimento de mercadorias.
5.—Estatistica do movimento de passageiros, bagagens e animaes.
6.—Estatistica do movimento de mercadorias.

(Annexo N.º 1)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

NAVEGAÇÃO

Demonstração do movimento e receita do trafego proprio no anno de 1890

ESTAÇÕES	Viajantes 1.ª Classe		Bagagens e encommendas		Animaes em trens de passageiros		Telegrammas	MERCADORIAS		Armazenagens	Rendas diversas	Producto TOTAL
	Numero	Producto	Peso em kilos	Producto	Numero	Producto		Peso em kilos	Producto			
Porto Ferreira ...	321	1:090$330	4.718	150$720	10	10$500	82$550	38.873	230$140	$380	50$000	1:614$620
» Prainha ...	58	109$430	510	5$650	2	2$000	36$850	10.616	62$010	—	—	215$940
» Amaral	48	181$610	434	9$430	—	—	29$350	3.724	16$570	4$720	50$000	291$680
» Pulador ...	33	153$530	337	12$820	—	—	53$310	43.489	374$330	—	—	593$990
» C. Bueno ..	14	81$140	264	11$380	1	2$120	42$210	7.920	89$140	—	—	225$990
» Jatahy	13	63$200	718	31$770	1	3$000	25$200	4.959	119$110	—	—	242$280
» Cedro	54	169$350	525	17$610	5	5$000	55$900	4.555	79$610	—	—	327$470
» M. Prado ..	55	124$520	80	1$920	—	—	42$650	2.332	17$260	—	—	186$350
» Pinheiros ..	51	160$370	335	9$470	2	5$000	97$850	20.908	81$070	—	—	353$760
» Jaboticabal	28	70$760	497	13$080	—	—	70$510	19.804	85$220	—	—	239$570
» Pitangueiras	14	31$130	725	19$790	—	—	46$100	16.296	75$920	—	—	172$940
» Pontal	14	35$850	122	4$500	—	—	66$300	12.959	64$200	2$000	—	172$850
Villa Jaboticabal.	—	—	—	—	—	—	170$950	—	—	—	—	170$950
	703	2:271$220	9.265	288$140	21	27$620	819$730	186.435	1:294$580	7$100	100$000	4:808$390

Contadoria, Campinas, 10 de Março de 1891

A. DE FREITAS REYS,
Chefe da Navegação.

F. GONÇALVES DE CAMPOS,
Contador.

(Annexo N.º 2)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

NAVEGAÇÃO

Demonstração do movimento e receita do trafego commum no anno de 1890

	VIAJANTES 1.ª Classe		Bagagens e encommendas		Animaes em trens de passageiros		Telegrammas	MERCADORIAS						PRODUCTO TOTAL
								CAFÉ		VARIOS		TOTAL		
	Numero	Producto	Peso em kilos	Producto	Numero	Producto		Peso em kilos	Producto	Peso em kilos	Producto	Peso em kilos	Producto	
Porto Prainha...	—	—	2.890	48$460	2	4$000	132$630	591.467	4:705$790	209.390	583$650	800.857	5:289$440	5:474$530
» Amaral..	2	2$820	1.606	64$300	—	—	135$540	945.202	8:592$990	222.173	976$830	1.167.375	9:569$820	9:772$480
» Pulador...	—	—	1.554	67$100	—	—	62$530	625.327	6:705$570	147.860	1:179$240	773.187	7:884$810	8:014$440
» C. Bueno..	—	—	779	37$220	—	—	57$400	921.718	10:136$660	141.591	1:172$630	1.063.309	11:309$290	11:403$910
» Jatahy....	—	—	230	25$970	—	—	18$800	776.145	9:642$980	338.409	3:144$920	1.114.554	12:787$900	12:832$670
» Cedro.....	—	—	92	11$600	—	—	27$760	828.145	11:583$020	46.640	454$130	874.785	12:037$150	12:076$510
» M. Prado..	—	—	557	68$830	—	—	172$530	156 080	2:160$150	211.828	2:470$520	367 908	4:630$670	4:872$030
» Pinheiros..	—	—	275	61$800	—	—	172$480	323.140	4:390$020	318.166	4:638$110	641.306	9:028$130	9:262$410
» Jaboticabal	1	7$060	1.410	130$060	—	—	72$460	103.701	2:028$670	1.054.309	22:254$160	1.158.010	24:282$830	24:492$410
» Pitangueiras	—	—	250	59$380	—	—	36$400	—	—	347.680	8:636$690	347.680	8:636$690	8:732$470
» Pontal....	—	—	509	92$380	—	—	134$760	—	—	1.479.092	16:356$520	1.479.092	16:356$520	16:583$660
Villa Jaboticabal.	—	—	—	—	—	—	409$640	—	—	—	—	—	—	409$640
	3(1)	9$880	10.152	667$100	2	4$000	1:432$930	5.270.925	59:945$850	4.517.138	61:867$400	9.788.063	121:813$250	123:927$160

NOTAS.—A importancia dos despachos feitos nas diversas linhas estranhas com destino ás estações fluviaes forão creditadas a cada uma das respectivas estações de destino, em vez de sel-o á de Porto Ferreira, inicial da navegação. A estação da Villa Jaboticabal é somente telegraphica.

(1) São passagens do governo, que póde emittir passes de S. Paulo para as diversas estações fluviaes.

Contadoria, Campinas, 10 de Março de 1891.

A. DE FREITAS REYS,
Chefe da Navegação.

F. GONÇALVES DE CAMPOS,
Contador.

(Annexo N.º 3)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

VIA FLUVIAL

ESTATISTICA do movimento de passageiros, bagagens e animaes com indicação das procedencias e destinos

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	PAULISTA (FLUVIAL)					PAULISTA (FERREA)					SÃO PAULO RAILWAY				
	VIAJANTES 1.a Cl.	2.a Cl.	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES 1.a Classe	2.a Classe	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES 1.a Classe	2.a Classe	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros
Porto Ferreira	321		321	4.718	10										
» Prainha	58		58	510	2				325					450	2
» Vassununga															
» Amaral	48		48	434					41					350	
» Pulador	33		33	337					242						
» Cunha Bueno	14		14	264	1				8					118	
» Jatahy	13		13	718	1				19					40	
» Cedro	54		54	525	5				30						
» Martinho Prado	55		55	80					135					18	
» Pinheiros	51		51	335	2				42					2	
» Jaboticabal	28		28	497					13					6	
» Pitangueiras	14		14	725										30	
» Pontal	14		14	122					4					6	
Total da Companhia Paulista	703		703	9.265	21				859					1.020	2
Paulista Fluvial				2.476											
São Paulo Railway	3		3	5.034											
Mogyana				46											
Rio Claro				454											
Ytuana															
São Paulo e Rio de Janeiro															
Sorocabana				35											
Bragantina															
Descalvadense															
Itatibense															
Total	3		3	8.045											
Total Geral	706		706	17.310	21				859					1.020	2

DE	MOGYANA					RIO CLARO					YTUANA				
	VIAJANTES 1.a Classe	2.a Classe	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES 1.a Classe	2.a Classe	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES 1.a Classe	2.a Classe	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros
Porto Ferreira															
» Prainha				11											
» Vassununga															
» Amaral				1											
» Pulador									12						
» Cunha Bueno															
» Jatahy									2						
» Cedro															
» Martinho Prado														90	
» Pinheiros															
» Jaboticabal									78						
» Pitangueiras															
» Pontal															
Total da Companhia Paulista				12					92					90	
Paulista Fluvial															
São Paulo Railway															
Mogyana															
Rio Claro															
Ytuana															
São Paulo e Rio de Janeiro															
Sorocabana															
Bragantina															
Descalvadense															
Itatibense															
Total															
Total Geral				12					92					90	

DE	SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO					SOROCABANA					BRAGANTINA					DESCALVADENSE					ITATIBENSE					DE
	VIAJANTES 1.a Cl.	2.a Cl.	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES 1.a Cl.	2.a Cl.	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES 1.a Classe	2.a Classe	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES 1.a Cl.	2.a Cl.	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	VIAJANTES 1.a Cl.	2.a Cl.	Total	Bagagens e encommendas (kilos)	Animaes em trens de passageiros	
Porto Ferreira																										Porto Ferreira
» Prainha																										» Prainha
» Vassununga																										» Vassununga
» Amaral								34																		» Amaral
» Pulador																										» Pulador
» Cunha Bueno																										» Cunha Bueno
» Jatahy																										» Jatahy
» Cedro																										» Cedro
» Martinho Prado																										» Martinho Prado
» Pinheiros																										» Pinheiros
» Jaboticabal																										» Jaboticabal
» Pitangueiras																										» Pitangueiras
» Pontal																										» Pontal
Total da Companhia Paulista								34																		Total da Companhia Paulista.
Paulista Fluvial																										Paulista Fluvial.
São Paulo Railway																										São Paulo Railway.
Mogyana																										Mogyana.
Rio Claro																										Rio Claro.
Ytuana																										Ytuana.
São Paulo e Rio de Janeiro																										São Paulo e Rio de Janeiro.
Sorocabana																										Sorocabana.
Bragantina																										Bragantina.
Descalvadense																										Descalvadense.
Itatibense																										Itatibense.
Total																										Total.
Total Geral								34																		Total Geral.

Porto Ferreira, 10 de Março de 1891.

A. de Freitas Reis.

(Annexo n. 4)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

VIA FLUVIAL

ESTATISTICA do movimento de mercadorias e animaes, com indicação das procedencias e destinos

PARA AS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

DE	PAULISTA (FERREA)				PAULISTA (FLUVIAL)				SÃO PAULO RAILWAY			
	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga
	Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total	
	kilos				kilos				kilos			
Porto Ferreira						38.873	38.873					
» Prainha	1.365	1.600	2.965			10.616	10.616		589.712	5.890	595.602	
» Vassununga												
» Amaral		6.999	6.999			3.724	3.724		945 202	21.093	966.295	
» Pulador	630	13.099	13.729			43.489	43.489		624.697	116	624.813	
» Cunha Bueno	60	1.392	1.452			7.920	7.920		921.598	1.273	922 871	
» Jatahy		780	780			4.959	4.959		776.145	144	774 289	
» Cedro		141	141			4.555	4.555		828.145	7.070	835.215	
» Martinho Prado		400	400			2.332	2.332		156.080	41.112	197.192	
» Pinheiros	60	954	1.014			20.908	20.908		323.080	12.397	335 477	
» Jaboticabal		646	646			19.804	19.804		103.701	38.929	142.630	
» Pitangueiras		17.087	17 087			16.296	16.296			5.314	5.314	
» Pontal		56.845	56.845			12.959	12.959			10.377	10.377	
Total da Companhia Paulista	2.115	99.943	102.058			186.435	186.435		5.268.360	143.715	5.412.075	
Paulista Ferrea						363.209						
São Paulo Railway						3 860.391						
Mogyana						2.875						
Rio Claro						4.311						
Ytuana						9.337						
São Paulo e Rio de Janeiro						584						
Sorocabana						24.125						
Bragantina						303						
Descalvadense												
Itatibense												
Total						4.265.135						
Total geral												

DE	MOGYANA				RIO CLARO				YTUANA				SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO			
	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga
	Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total	
	kilos				kilos				kilos				kilos			
Porto Ferreira																
» Prainha	390	1.541	1.931											490	490	
» Vassununga																
» Amaral		217	217													
» Pulador		450	450													
» Cunha Bueno	60	40	100							800	800					
» Jatahy										871	871					
» Cedro																
» Martinho Prado										200	200					
» Pinheiros		243	243													
» Jaboticabal		1.775	1.775			326	326							204	204	
» Pitangueiras		810	810			82	82									
» Pontal																
Total da Companhia Paulista	450	5.076	5.526			408	408			1.871	1.871			694	694	
Paulista Ferrea																
São Paulo Railway																
Mogyana																
Rio Claro																
Ytuana																
São Paulo e Rio de Janeiro																
Sorocabana																
Bragantina																
Descalvadense																
Itatibense																
Total																
Total geral																

DE	SOROCABANA				BRAGANTINA				DESCALVADENSE				ITATIBENSE				DE
	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	
	Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		
	kilos				kilos				kilos				kilos				
Porto Ferreira																	Porto Ferreira.
» Prainha																	» Prainha.
» Vassununga																	» Vassununga.
» Amaral		84	84														» Amaral.
» Pulador										29	29			40	40		» Pulador.
» Cunha Bueno																	» Cunha Bueno.
» Jatahy																	» Jatahy.
» Cedro																	» Cedro.
» Martinho Prado																	» Martinho Prado.
» Pinheiros		40	40														» Pinheiros.
» Jaboticabal																	» Jaboticabal.
» Pitangueiras		103	103														» Pitangueiras.
» Pontal																	» Pontal.
Total da Companhia Paulista		227	227							29	29			40	40		Total da Companhia Paulista.
Paulista Ferrea																	Paulista Ferrea.
São Paulo Railway																	São Paulo Railway.
Mogyana																	Mogyana.
Rio Claro																	Rio Claro.
Ytuana																	Ytuana.
São Paulo e Rio de Janeiro																	São Paulo e Rio de Janeiro.
Sorocabana																	Sorocabana.
Bragantina																	Bragantina.
Descalvadense																	Descalvadense.
Itatibense																	Itatibense.
Total																	Total.
Total geral																	Total geral.

Porto Ferreira, 10 de Março de 1891.

A. de Freitas Reys,
Chefe da Navegação.

(Annexo N.º 5)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

VIA FLUVIAL

ESTATISTICA do movimento de passageiros, bagagens e animaes, com indicação das procedencias e destinos

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA	PAULISTA (FERREA)					PAULISTA (FLUVIAL)					SÃO PAULO RAILWAY				
	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Kilos		1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Kilos		1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Kilos	
Porto Ferreira															
» Prainha				753										1.200	
» Vassununga															
» Amaral				346							2		2	833	
» Pulador				969										1	
» Cunha Bueno				108										544	
» Jatahy				45										124	
» Cedro														62	
» Martinho Prado				47										267	
» Pinheiros				18										208	
» Jaboticabal				1							1		1	1.271	
» Pitangueiras				2										212	
» Pontal				187										312	
Total				2.476							3		3	5.034	

PARA	MOGYANA					RIO CLARO					YTUANA				
	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Kilos		1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Kilos		1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Kilos	
Porto Ferreira															
» Prainha				27					124						
» Vassununga															
» Amaral				1											
» Pulador									330						
» Cunha Bueno				1											
» Jatahy															
» Cedro															
» Martinho Prado															
» Pinheiros				5											
» Jaboticabal				6											
» Pitangueiras				6											
» Pontal															
Total				46					454						

PARA	SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO					SOROCABANA					BRAGANTINA				
	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros
	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Kilos		1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Kilos		1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Kilos	
Porto Ferreira															
» Prainha															
» Vassununga															
» Amaral															
» Pulador															
» Cunha Bueno															
» Jatahy															
» Cedro															
» Martinho Prado															
» Pinheiros															
» Jaboticabal									35						
» Pitangueiras															
» Pontal															
Total									35						

PARA	DESCALVADENSE					ITATIBENSE					Para
	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	Viajantes			Bagagens e encommendas	Animaes em trens de passageiros	
	1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Kilos		1.ª Cl.	2.ª Cl.	Total	Kilos		
Porto Ferreira											Porto Ferreira.
» Prainha											» Prainha.
» Vassununga											» Vassununga.
» Amaral											» Amaral.
» Pulador											» Pulador.
» Cunha Bueno											» Cunha Bueno.
» Jatahy											» Jatahy
» Cedro											» Cedro.
» Martinho Prado											» Mart. Prado
» Pinheiros											» Pinheiros.
» Jaboticabal											» Jaboticabal.
» Pitangueiras											» Pitangueiras.
» Pontal											» Pontal.
Total											

Porto Ferreira, 10 de Março de 1891.

A. de Freitas Reys,
Chefe da Navegação.

(Annexo n. 6)

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

VIA FLUVIAL

ESTATISTICA do movimento de mercadorias e animaes com indicação das procedencias e destinos

DAS DIVERSAS ESTAÇÕES DAS LINHAS

PARA	PAULISTA (FERREA)				PAULISTA (FLUVIAL)				SÃO PAULO RAILWAY				MOGYANA			
	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga
	Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total	
	Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos	
Porto Ferreira	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
» Prainha	....	23.255	23.255	....	....	....	....	....	....	176.314	176.314	....	....	149	149	....
» Vassununga	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
» Amaral	....	23.672	23.672	....	....	....	....	....	....	169.304	169.304	....	....	640	640	....
» Pulador	....	67.918	67.918	....	....	....	....	....	....	62.054	62.054	....	....	....	....	....
» Cunha Bueno	....	20.651	20.651	....	....	....	....	....	....	117.005	117.005	....	....	103	103	....
» Jatahy	....	26.927	26.927	....	....	....	....	....	....	309.437	309.437	....	....	....	....	....
» Cedro	....	4.620	4.620	....	....	....	....	....	....	34.809	34.809	....	....	....	....	....
» M. Prado	....	8.703	8.703	....	....	....	....	....	....	161.033	161.033	....	....	....	....	....
» Pinheiros	....	26.358	26.358	....	....	....	....	....	....	273.745	273.745	....	....	1.398	1.398	....
» Jaboticabal	....	117.449	117.449	....	....	....	....	....	....	871.392	871.392	....	....	585	585	....
» Pitangueiras	....	20.346	20.346	....	....	....	....	....	....	302.561	302.561	....	....	....	....	....
» Pontal	....	23.310	23.310	....	....	....	....	....	....	1.382.737	1 382.737	....	....	....	....	....
Total	....	363.209	363.209	....	....	....	....	....	....	3.860.391	3.860.391	....	....	2.875	2.875	....

PARA	RIO CLARO				YTUANA				SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO				SOROCABANA			
	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga
	Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total	
	Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos	
Porto Ferreira	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
» Prainha	....	151	151	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
» Vassununga	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
» Amaral	....	....	....	....	....	164	164	....	....	....	....	....	....	....	....	....
» Pulador	....	1.066	1.066	....	....	3.088	3.088	....	....	....	....	....	....	....	....	....
» Cunha Bueno	....	312	312	....	....	15	15	....	....	....	....	....	....	....	....	....
» Jatahy	....	....	....	....	....	137	137	....	....	73	73	....	....	40	40	....
» Cedro	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
» M. Prado	....	....	....	....	....	380	380	....	....	....	....	....	....	....	....	....
» Pinheiros	....	2.434	2.434	....	....	489	489	....	....	48	48	....	....	60	60	....
» Jaboticabal	....	333	333	....	....	4.044	4.044	....	....	463	463	....	....	17.860	17.860	....
» Pitangueiras	....	15	15	....	....	682	682	....	....	....	....	....	....	680	680	....
» Pontal	....	....	....	....	....	338	338	....	....	....	....	....	....	5.485	5.485	....
Total	....	4.311	4.311	....	....	9.337	9.337	....	....	584	584	....	....	24.125	24.125	....

PARA	BRAGANTINA				DESCALVADENSE				ITATIBENSE				PARA
	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	MERCADORIAS			Animaes em trens de carga	
	Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		Café	Diversos	Total		
	Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos		Kilos	Kilos	Kilos		
Porto Ferreira	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	Porto Ferreira
» Prainha	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	» Prainha
» Vassununga	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	» Vassununga
» Amaral	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	» Amaral
» Pulador	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	» Pulador
» Cunha Bueno	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	» Cunha Bueno
» Jatahy	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	» Jatahy
» Cedro	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	» Cedro
» M. Prado	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	» M. Prado
» Pinheiros	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	» Pinheiros
» Jaboticabal	....	303	303	....	....	....	....	....	....	....	....	....	» Jaboticabal
» Pitangueiras	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	» Pitangueiras
» Pontal	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	» Pontal
Total	....	303	303	....	....	....	....	....	....	....	....	....	Total

Porto Ferreira, 10 de Março de 1891.

A. de Freitas Reis,
Chefe da Navegação.

ANNEXO N. 8.

Lista dos Accionistas

RELAÇAO dos Senhores Accionistas da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	A		
1	Abelardo Pompêu do Amaral	50	10
2	Adelaide A. Ferreira J. Saraiva, D.	6	1
3	Adelina, filha de Izidoro J. Pereira	2	0
4	» de Souza Barros, D.	57	10
5	Adolpho A. Nardy de Vasconcellos, Dr.	12	2
6	» Julio de Aguiar Melchert	169	20
7	Agostinho, filho de Januario O. Camargo	114	16
8	Albertina, filha de Dr. P. V. de Azevedo	6	1
9	Alberto Araujo de Oliveira, Dr.	40	0
10	» da Rocha Faria de Nioac, Dr.	57	10
11	Albino, filho de Januario O. Camargo	114	16
12	» José B. de Oliveira, Conselheiro	231	24
13	» José B. de Oliveira, filho	10	2
14	Alcibiades, filho de Dr. Joaquim Piza	30	6
15	Alda F. de Carvalhaes Nogueira, D.	2	0
16	» da Silva Prado, D.	30	6
17	Alfredo Claudio da Silva	8	1
18	» Ellis, Dr.	467	35
19	» filho de Antonio T. Pinto	1	0
20	» filho de D. Barbara Braga	4	0
21	» Franco de Andrade	14	2
22	» Manoel Alves	100	0
23	» Maximo de Souza, Dr.	1	0
24	» de Moraes Bueno	40	8
25	» Ramalho Bellegarde	6	1
26	Alvaro Teixeira de Assumpção, Dr.	100	15
27	Alzira Monteiro de Barros, D.	26	5
28	Amadeu, filho de Luiz Quirino	17	3
29	» de Castro Lisboa	6	1
30	Amalia de Oliveira Camargo	61	11
	Somma	1.781	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte...........	1.781	
31	Amancio Bueno........................	222	23
32	Ambrosina Pinto Nunes Gomide, D.....	190	21
33	Amelia Augusta de Paula, D..........	70	12
34	» Brandina L. Munhoz, D.........	138	18
35	» Candida S. Leitão, D...........	289	26
36	» Eufrosina Quartim, D...........	40	8
37	» filha do Dr. F. E. Malheiro.....	5	1
38	» Hygina de Souza Mesquita, D...	9	1
39	» de Paula Ramos, D............	38	7
40	» Peixoto Barreto, D...........	330	29
41	» Snape, D....................	20	4
42	Anesio, filho de Francisco Pompêu.....	14	2
43	Angelina P. da Cruz Queiroz, D........	9	1
44	Angelo Alves de Assumpção..........	7	1
45	» Pires Ramos, Dr..............	2	0
46	Anna Alexandrina de Barros, D.......	180	21
47	» Amelia de Moraes, D............	59	10
48	» Angelica de Carvalho, D.........	13	2
49	» Antonina de M. Arruda, D........	25	5
50	» de Araujo Ribeiro, D...........	13	2
51	» Barros de Aguiar, D............	200	22
52	» Brandina A Prado, D............	346	29
53	» Egydia Nogueira Aranha, D......	47	9
54	» filha de Antonio B. Quartim....	12	2
55	» filha de Custodio M. Alves.......	69	11
56	» filha de D. Maria Angela........	3	0
57	» Francisca do S. Monteiro de Barros, D	102	15
58	» Gertrudes Ferraz—herança........	1	0
59	» Joaquina de Andrade Meira, D....	4	0
60	» Joaquina de Souza C. Lisboa, D...	6	1
61	» de Lacerda Penteado, D.........	181	21
62	» Luiza Dulley, D................	25	5
63	» Maria de A. L. Machado, D......	66	11
64	» Martins de Toledo—herança......	68	11
65	» Miquelina A. Franco, D..........	221	23
66	» Thereza, filha do Dr. C. Norberto.	12	2
	Somma............	4.817	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte..........	4 817	
67	Anna Vieira Lins, D.	4	0
68	Antonia de Barros Giraudon, D........	4	0
69	» Ellis da Silva, D.............	61	11
70	» Fausta da Silva Prado, D......	167	20
71	» Ferraz da Sampaio, D.........	2	0
72	» Ferreira dos Santos, D...	4	0
73	» filha de Dr. Augusto Queiroz...	66	11
74	» filha de Dr. Francisco Queiroz .	7	1
75	» Joaquina de Camargo, D.......	40	8
76	» Maria do Espirito-Santo, D.. ..	8	1
77	» Maria Gavião, D.............	41	8
78	» de Mesquita Sampaio, D......	45	9
79	» de Paula Souza A do Amaral, D	10	2
80	» de Queiroz Aranha, D.........	1.062	65
81	Antonio Alves Corrêa de Toledo	9	1
82	» Alves de Queiroz.............	1	0
83	» Alves Leite Penteado..........	2	0
84	» Augusto de A. Muniz, Conego..	31	6
85	» Augusto Corrêa	140	18
86	» Augusto Monteiro de Barros....	252	25
87	» Augusto Pedrozo	78	12
88	» Augusto da Fonseca, Dr—herança	111	16
89	» de Barros Paula Souza.........	60	10
90	» Barboza Ferraz	64	11
91	» Benedicto de Camargo	22	4
92	» Cardoso Ferrão	83	13
93	» Cardoso dos Santos............	8	1
94	» Carlos Ferraz de Barros.......	86	13
95	» Carlos de Moraes Salles, Dr....	60	11
96	» Candido Rodrigues, Dr.........	3	0
97	» Celidonio Gomes dos Reis, Dr..	43	8
98	» Coelho da Gama	40	8
99	» Corrêa de Moraes Silveira......	579	41
100	» Corrêa Pacheco e Silva—herança.	9	1
101	» Dias Novaes, Dr............ ...	99	14
102	» filho de D. Beatriz Moreira....	2	0
	Somma............	8.120	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte	8.120	
103	Antonio filho de Eduardo Teixeira	99	14
104	» Francisco de Paula Souza, Dr...	34	6
105	» Francisco da Rosa......... ...	18	3
106	» Gregorio de N. Godoy, Dr . ..	11	2
107	» Guimarães Barroso, Conego.....	32	6
108	» Henrique A. Cintra....	20	4
109	» Henriques Flores Sobrinho	28	5
110	» João Romêu	155	20
111	» Joaquim Araujo de Azevedo....	767	50
112	» Joaquim da Cruz	66	11
113	» José de Arruda	15	3
114	» José Duarte Moreira	579	41
115	» José de Oliveira Monteiro.......	194	22
116	» José Rodrigues de Siqueira, Dr	9	1
117	» de Lacerda Franco	184	21
118	» Leite de Almeida Prado Junior..	5	1
119	» Leme da Fonseca	171	21
120	» Luiz Tavares	164	20
121	» Manoel Alves	80	13
122	» Maria Quartim	10	2
123	» Martiniano O. Borges	23	4
124	» de Oliveira Camargo	100	15
125	» Paes de Barros, Dr...........	190	22
126	» Paes de Barros Sobrinho, Dr ..	14	2
127	» de Paula Ramos, Dr.—herança..	5	1
128	» de Paula Ramos Junior, Dr.....	38	7
129	» de Paula Ramos Teixeira	10	2
130	» Paulino G. Benjamim, Conego ..	34	6
131	» Pereira da Costa	46	9
132	» Pereira de Mello	76	12
133	» Proost Rodovalho, Coronel......	640	44
134	» Queiroz dos Santos............	282	26
135	» de Queiroz Telles, Dr....... ...	43	8
136	» Rodrigues da Costa Chaves.....	19	3
137	» da Silva Prado, Conselheiro	466	35
138	» Soares de Oliveira............	15	3
	Somma............	12.762	

125

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte..........	12.762	
139	Antonio de Souza Barros, Dr...........	35	7
140	» de Souza Campos, Dr.........	67	11
141	» de Souza Freitas, Dr..........	82	0
142	» de Souza Mello..............	30	6
143	» de Souza Queiroz............	50	10
144	» Teixeira de Assumpção.........	119	16
145	» Teixeira Pinto..............	30	6
146	» tutellado de E. Quartim........	12	2
147	» .Vicente Ferraz de Sampaio....	76	12
148	Aristides, filho de D. Beatriz Moreira....	2	0
149	Armando, filho de Dr. J. M. Largacha...	3	0
150	Arsenio Corrêa Galvão...............	194	22
151	Arthur de Azurem Costa.............	33	6
152	» filho de M. J. Duarte Rezende...	35	7
153	» filho de Venancio Ferreira......	6	1
154	» Teixeira de Avila Rebouças, Dr..	104	15
155	» Teixeira de Camargo..........	40	8
156	Associação da Caridade de Jundiahy....	3	0
157	» Protectora da Infancia.......	1 032	64
158	Augusta Gonçalves de Freitas..........	8	1
159	Augusto Cincinato de Almeida Lima, Dr..	891	42
160	» da Costa Guimarães..........	256	25
161	» Diamantino Saraiva..........	28	5
162	» de Oliveira Camargo.........	50	0
163	» de Paula Ramos.............	38	7
164	» de Siqueira Cardozo, Dr......	135	18
165	» de Souza Queiroz, Dr..........	144	19
166	Aurora, filha de D. Maria Idalina.......	1	0
167	Avelino Pacheco de Toledo...........	20	4
	B		
168	Barão de Araraquara................	469	35
169	» de Arary......................	2 284	126
170	» de Campinas...................	84	13
171	» de Cintra.....................	6	1
	Somma...........	19.129	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte..........	19.129	
172	Barão de Dourados..................	89	13
173	» de Ibitinga	514	38
174	» de Itacurussá	100	15
175	» de Jacarehy	140	19
176	» de Jaguára..................	50	10
177	» de Mello Oliveira	133	18
178	» de Monte-Mór -- herança	111	16
179	» de Piracicaba	460	35
180	» de Pirapitinguy..................	101	15
181	» de Ramalho	18	3
182	» de Souza Queiroz	2.191	122
183	» de Tatuhy..................	26	5
184	Barbara Cintra, D..................	56	10
185	» Joaquina Teixeira, D..........	6	1
186	Barnabé F. Vaz de Carvalháes	34	6
187	Baroneza de Arary	184	21
188	» de Jundiahy..................	90	14
189	» de Latour	471	36
190	» de Limeira..................	10	2
191	Beatriz, filha de D. Beatriz Moreira	2	0
192	Belarmina Pinheiro e Prado, D..	38	7
193	Belestrina Maria da Conceição, D	1	0
194	Belmiro Antonio da S. Rosa............	38	7
195	Benedicta, filha de Januario O Camargo..	117	16
196	» Maria Carneiro, D............	68	11
197	» tutellada de E. Quartim	13	2
198	Benedicto Estellita Alvares	162	20
199	» tutellado de E. Quartim	1	0
200	Benjamim da Cunha Bueno............	8	1
201	Benta Bernardina de Moraes, D.........	189	21
202	Bento Annes..................	1	0
203	» Antonio Pereira	18	3
204	» de Barros	20	4
205	» de Lacerda Guimarães...........	184	21
206	» Xavier de Barros	206	22
207	Bernardina Ferraz de Campos, D........	7	1
	Somma..........	24.986	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte..........	46.974	
340	Francisco Antonio Pedrozo	210	23
341	» Antonio de Souza Queiroz, Dr.	130	18
342	» de Assis Negreiros	770	51
343	» de Assis Pacheco............	169	20
344	» Augusto de Azevedo	53	10
345	» de Barros Paula Souza	16	3
346	» Bento de Alvarenga	262	25
347	» Borges Gomes	64	11
348	» Carneiro.....................	12	2
349	» de Castro Canto e Mello......	5	1
350	» Dias Novaes, Dr.......... ..	122	17
351	» Dias de Toledo	40	8
352	» Duarte Rezende.....	57	10
353	» Eduardo de Oliveira	42	8
354	» Ernesto Malheiro, Dr	262	25
355	» Eugenio Corrêa	10	2
356	» Eugenio Pacheco e Silva, Dr .	180	21
357	» Fernando de Barros, Dr	57	10
358	» filho de Francisco G. Ferraz...	6	0
359	» Frederico da Rocha Vieira, Dr	22	4
360	» Gomes Ferraz	144	19
361	» Guilhermino de Campos.......	50	9
362	» Hermenegildo de Camargo, Padre	6	1
363	» Ignacio dos Santos Cruz	20	4
364	» José Dias Leite Junior	13	2
365	» José de Oliveira Sergio	2	0
366	» Julio da Conceição, Dr........	24	4
367	» Justino G. de Andrade, Cons . ..	185	21
368	» Lobo Leite Pereira, Dr.......	37	7
369	» Luiz de Campos	284	26
370	» Marcos I. de Souza, Dr	231	24
371	» Martins Bonilha	2	0
372	» de Paula Gomes	11	2
373	» de Paula Leite de Barros	300	27
374	» de Paula Leite Camargo	76	12
375	» de Paula Leite Junior	15	3
	Somma...........	50.863	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte...........	50.863	
376	Francisco de Paula Oliveira Borges, Dr..	332	29
277	» Paulino de Moraes...........	169	20
378	» Peixoto Ferreira de Souza....	197	22
379	» Pompêu do Amaral—herança..	39	7
380	» Ribeiro Junqueira Sobrinho....	23	4
381	» Teixeira de Camargo.........	66	11
382	» de Toledo Campos Piza......	63	11
383	» Vaz de Almeida.............	12	2
384	» Vilella de Paula Machado, Dr..	151	20
385	» Xavier Paes de Barros, Dr.....	226	23
386	» Xavier Paes de Barros, filho...	4	0
387	» Xavier Pinheiro e Prado......	46	9
388	Frederico Augusto Cezar de Mattos.....	13	2
389	» Guilherme Ferreira...........	20	4
390	» de Paula Ramos.............	38	7
391	» de Souza Queiroz...........	400	32
392	» Xavier de Campos...........	11	2
	G		
393	Gabriella B. de Carvalhaes Nogueira, D..	2	0
394	» Maria Quartim de Magalhães, D.	105	15
395	Gabriel de Toledo Piza e Almeida, Dr...	131	18
396	Galdino José de Bessa.................	50	10
397	» Tobias de Lemos, Dr.........	116	16
398	Genoveva Dias de Toledo, D...........	40	8
399	Georgianna M. Tooker, D.............	17	3
400	Georges W. Harrah..................	200	0
401	Gertrudes de Paula Souza, D..........	18	3
402	» filha de Porfirio Machado.....	5	1
403	Giacomo Gaudino....................	76	12
404	Godofredo Infante de Toledo..........	55	10
405	Guilherme B. Platt..................	279	26
406	» Ellis, Dr.................	163	20
407	» P. Ralston...............	216	23
408	Guilhermina Maria de Vasconcellos, D...	6	1
409	Gustavo Adolpho de Castro, Dr.........	40	8
	Somma...........	54.192	

127

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte...........	54.192	
	H		
410	Harminda, filha de Francisco G. Ferraz..	6	0
411	Helena de Moraes Cintra, D..........	27	5
412	Henrique de Almeida Regadas, Dr......	132	18
413	» Ellis da Silva................	2	0
414	» Fox........................	2	0
415	Henriqueta Julia de Castro, D.........	31	6
416	» de Molina Quartim.........	59	10
417	» de Molina Quartim, filha, D..	71	12
418	Herança do Barão de Tieté...........	1	0
419	Hermantina Monteiro de Barros, D......	29	5
420	Hermes E. Alves Lima...............	401	32
421	Herminio Augusto Moreira Lemos, Dr...	40	8
422	Humberto, filho de Luiz Quirino.......	17	3
423	Hippolyto José dos Santos............	3	0
	I		
424	Ignacio José de Araujo..............	16	3
425	» José de M. Uchôa, Conselheiro..	20	4
426	Illydia de Souza Barros Whitaker, D...	20	4
427	Irineu de Toledo Vilella, Dr..........	1	0
428	Iria Angelica de Jesus, D.............	18	3
429	Irmandade do Rosario...............	13	2
430	Irmãos Carvalho....................	40	8
431	Ismael Dias da Silva, Dr.............	2	0
432	Isabel, filha do Dr. Raphael de Barros...	20	4
433	» Maria da Silva, D..............	4	0
	J		
434	Januario Moreira....................	12	2
435	Jayme Alves Lima..................	30	6
436	» Pinto de Almeida..............	42	8
	Somma...........	55.251	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte...........	55 251	
437	Jeronymo de Campos Freire............	3	0
438	Joanna Carolina Pacheco, D...........	68	11
439	» da Cruz Pacheco, D.............	1	0
440	» filha do Dr. A. A. Fonseca......	168	20
441	João de Almeida Prado.................	70	12
442	» Alvares Rubião Junior, Dr.........	216	23
443	» Antonio Bierrembach—herança	2	0
444	» Antonio Vieira Barbosa	917	58
445	» Baptista Corrêa de Sampaio	42	8
446	» Baptista de Mello Oliveira	126	17
447	» Baptista de Moraes, Dr............	70	10
448	» Baptista Pacheco Jordão...........	211	23
449	» Baptista Velloso	76	12
450	» Bernardo da Silva, Dr.............	314	28
451	» Bierrembach	9	1
452	» Crispim Corrêa Vasques...........	4	0
453	» Cordeiro da Silva Guerra	3	0
454	» Ferreira de Mello Nogueira, Dr...	68	11
455	» filho de Antonio T. Pinto	1	0
456	» Florindo	32	6
457	» Francisco de Moraes Nobrega	39	7
458	» Francisco de Paula Souza, Dr......	421	33
459	» Gonçalves de Oliveira	6	1
460	» Henrique Gattiker—herança	60	11
461	» Herculano Bierrembach	10	2
462	» Hippolyto Fernandes..............	24	0
463	» Ildefonso de Brito	35	7
464	» de Lacerda Franco	184	21
465	» Maxwell Rudge....................	40	8
466	» Maria de Paiva.....................	12	2
467	» Mendes Netto	15	3
468	» Nominando da S. Silvado..........	34	6
469	» de Oliveira Guimarães.............	738	49
470	» Pacheco de Toledo	38	7
471	« Pinto Carneiro....................	350	30
472	» Pinto Machado Portella, ...	58	10
	Somma...........	59.716	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte..........	59.716	
473	João Proost Rodovalho	46	9
474	» dos Santos S. Silvado...........	99	14
475	» Verissimo de Andrade	322	28
476	» Theodoro	34	6
477	Joaquim Antonio Corrêa	86	13
478	» Antonio dos Santos...........	100	15
479	» de Araujo Coutinho...........	3	0
480	» Eugenio de Lima.............	30	6
481	» Floriano Wanderley..........	90	14
482	» José da Silva Neiva	30	6
483	» de Lacerda Franco	184	21
484	» Leite Penteado	42	8
485	» Manoel Alves Lima...........	5	1
486	» Marcellino da Silva	300	27
487	» Monteiro dos Santos	12	2
488	» de Queiroz Guimarães	30	6
489	» Silverio de C. Barbosa, Dr....	56	10
490	» Teixeira N. de Almeida.......	419	33
491	» Timotheo de Araujo...........	2	0
492	» de Toledo Piza e Almeida, Dr..	41	8
493	Joaquina Agueda da Luz Cintra, D......	30	6
494	» Angelica da Silva Araujo, D....	80	13
495	» Maria do Carmo Pinheiro, D....	10	2
496	» Soares Proença Bueno, D.......	42	8
497	José Affonso Pacheco de Toledo........	81	13
498	» de Almeida Prado	61	11
499	» Alves Barreto	100	15
500	» Alves de Sá Rocha	233	24
501	» Antonio de Magalhães Castro, Dr...	12	2
502	» Antonio de Oliveira Monteiro	87	13
503	» Augusto de Araujo Cintra	30	6
504	» Augusto Pinto Machado	2	0
505	» Augusto Saraiva	6	1
506	» Augusto Soares...................	84	13
507	» Azurem Costa....................	200	22
508	» Bento de Paula Souza, Dr.........	13	2
	Somma............	62.718	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte.........	62.718	
509	José Borges Figueiredo................	400	32
510	» Egydio, filho de J. E. Queiroz Aranha	12	2
511	» Egydio de Queiroz Aranha	132	18
512	» Elias de Paiva Junior.............	10	2
513	» Estanislau do Amaral	176	21
514	» Feliciano Ferreira da Rosa, Dr....	6	0
515	» Ferraz de Sampaio.........	77	12
516	» Ferreira de Marquitos	16	3
517	» Ferreira de Mello Nogueira, Dr.....	9	1
518	» filho de Antonio P. Lima	3	0
519	» filho de José F. de Carvalho......	3	0
520	» Gonçalves de Sampaio.....	10	2
521	» Henrique de Sampaio, Dr..........	53	10
522	» Ildefonso de Souza Ramos, Dr	76	12
523	» Ignacio de Toledo	2	0
524	» Jacintho de Araujo Cintra	84	13
525	» Jacintho Pontes	11	2
526	» Joaquim Barbosa	8	1
527	» Joaquim Duarte Rezende..........	441	34
528	» Joaquim Gomes de Abreu	307	27
529	» Joaquim da Silveira Cintra, Dr.. ..	10	2
530	» Manoel da Fonseca Junior, Dr......	100	15
531	» Maria Largacha Junior, Dr.........	67	11
532	» Maria Lisboa....................	2	0
533	» Maria Lisboa Junior..............	6	1
534	» Maria Tallon	50	10
535	» Martins Bonilha	2	0
536	» Monteiro Pinheiro	18	3
537	» Moreira da Cruz	4	0
538	» Olegario de Almeida Moura, Dr....	16	3
539	» de Paula Leite de Barros..........	897	57
540	» Pinto de Almeida Junior..........	18	3
541	» Pinto do Carmo Cintra, Dr	30	6
542	» Quartim	12	2
543	» de Queiroz Aranha, Dr..........	140	19
544	» da Silva Prado	66	11
	Somma...........	65.992	

129

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte............	68 527	
578	Lucrecia de Araujo Ribeiro, D........	13	2
579	Luiz Albino Barbosa de Oliveira, Dr....	76	12
580	» Alves da Silva, Conego	9	1
581	» Antonio de Souza Queiroz.........	426	33
582	» Augusto Corrêa Galvão, Dr........	20	4
583	» Augusto da Fonseca..............	12	2
584	» filho de Luiz Quirino	17	3
585	» Hygino de França Camargo........	15	3
586	» Joaquim de Castro C. Leão......	98	14
587	» Lopes B. dos Anjos, Dr...........	84	13
588	» Oliveira Lins de Vasconcellos, Dr..	232	24
589	» Pereira Dias, Dr.................	115	16
590	Luiza Alves Lima, D................	30	6
591	» Augusta Gonçalves. D............	53	10
592	» Augusta de Souza Vergueiro, D..	254	25
593	» Candida Maria, D...............	13	2
594	» Eufrosina de Paiva, D...........	70	12
595	» filha de Joaquim Magalhães.......	9	1
596	» Maria Nogueira, D...............	14	2
597	» Maria Quartim dos Santos, D.....	30	6
	M		
598	Maercio, filho do Dr. José Munhós	114	16
599	Manoel de Almeida Mello Freire, Dr....	38	7
600	» Amaral dos Santos.............	6	1
601	» André Gaspar..................	23	4
602	» Antonio de Carvalho	22	4
603	» Augusto Alves Lima	50	10
604	» Bonifacio da Silva Baptista......	200	22
605	» Ferreira Leal	46	9
606	» filho de M J. Duarte Rezende...	37	7
607	» Geraldo Forjaz.................	363	30
608	» Gonçalves Torres	122	17
609	» Joaquim de A. Lins, Dr.........	150	20
610	» Joaquim D. Rezende...........	269	25
	Somma............	71.557	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte..........	71.557	
611	Manoel Joaquim Nobrega de Almeida...	8	1
612	» Joaquim Pereira Villares........	138	18
613	» José Gomes	255	25
614	» José de Moraes..............	119	16
615	» de Lacerda Franco.............	184	21
616	» Laudelino da Silva Silvado......	34	6
617	» de Oliveira Monteiro...........	220	23
518	» Peixoto Pinto – herança.......	38	7
619	» dos Santos Maia...............	21	4
620	» Vicente de Araujo Cintra.......	39	7
621	Manoela de Lacerda Vergueiro, D.......	184	21
622	Marcio, filho do Dr. José Munhós.......	114	16
623	Maria Adelaide da Silva Rosa, D......	38	7
624	» de Almeida Barros, D...........	48	9
625	» de Almeida Prado, D...........	74	12
626	» de Almeida Rezende, D.........	35	7
627	» Angela de Moraes Aranha, D.....	63	8
628	» Angelica Cidade Pereira, D.......	130	18
529	» dos Anjos Vasconcellos, D.......	4	0
630	» Antonia da Silva Ramos, D.....	27	5
631	» Archangela Pimenta Bueno, D....	104	15
632	» Augusta Pinto, D...............	4	0
633	» Bazilisa da Silva Prado, D......	100	15
634	» Candida Ribeiro, D............	28	5
635	» Carlota Corrêa de Mello, D......	14	2
636	» Carlota Porchat, D...............	44	8
637	» do Carmo Cyparisa Rodrigues ...	28	5
638	» do Carmo Gonçalves, D..........	28	5
639	» Carolina Bierrembach, D........	12	2
640	» Clementina da S. Rangel, D......	10	2
641	» das Dôres Alves Galvão, D........	1	0
642	» das Dôres Vasconcellos Abranches, D	1	0
643	» das Dôres Vasconcellos Machado, D	80	13
644	» Durand Pechiottini, D...........	28	5
645	» Egydia Nogueira Aranha, D......	47	9
646	» Elias Corrêa de Negreiros, D....	30	0
	.... Somma	73.889	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte...........	73.889	
647	Maria Eugenia de Carvalho, D..........	38	7
648	» Eugenia Monteiro de Barros, D...	1.059	65
649	» Eugenia Monteiro de Barros, filha ..	460	35
650	» Engracia Dias Leite, D...........	20	4
651	» filha do Barão de Arary	10	2
652	» filha de D. Beatriz Moreira.......	2	0
653	» filha de Custodio M. Alves	70	12
654	» filha de Luiz Quirino	44	8
655	» filha do Dr. F. E. Malheiro	5	1
656	» filha de D. Maria Angela	3	0
657	» filha do Dr. M. E. de A. Marques .	1	0
658	» filha do Dr. Raphael de Barros ...	20	4
659	» Flora, filha de José Egydio... ...	12	2
660	» Francisca Pinto, filha............	2	0
661	» da Gloria Azevedo, D..........	33	6
662	» da Gloria Pereira Munhós, D... .	271	26
663	» da Gloria Quartim, D............	37	7
664	» Guilhermina R. Camargo, D......	3	0
665	» Idalina Nobrega, D	6	1
666	» Isabel Nobrega, D..	1	0
667	» Jacintha de Sampaio e Silva, D...	122	17
668	» Joanna Ortiz Monteiro, D.........	42	8
669	» Joaquina de Moraes, D...........	8	1
670	» Leopoldina de S. Machado, D....	12	2
671	» Luiza, filha do Dr. Carlos Norberto.	17	3
672	» Luiza Nogueira de Camargo, D....	41	8
673	» da Luz Monteiro de Barros, D....	306	27
674	» Marcolina Monteiro da Silva, D...	35	7
675	» do Nascimento R. Jordão, D......	25	5
676	» de Paula Ayres do Amaral, D....	66	11
677	» de Paula Souza, D............. ..	16	3
678	» Raphaela de Paula Souza, D......	176	21
679	» Rita Pinheiro Machado, D........	1	0
680	» Rosa da Assumpção Pinheiro, D..	53	10
681	» da Soledade Pinto de Almeida, D.	70	12
682	» Thereza Rodrigues de Freitas, D..	154	20
	Somma............	77.130	

131

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte...........	77.130	
683	Maria Umbelina Kiehl, D..............	41	8
684	» Umbelina Santiago Ferreira Dr....	6	1
685	» Videau Kirk, D..................	15	3
686	Marianna de Castro Lisboa, D..........	6	1
687	Marqueza de Ytú.......................	1.032	64
688	Marquez de Tres Rios..................	1.500	87
689	Martinho José Marques.................	6	1
690	» da Silva Prado, Dr............	6.100	317
691	» da Silva Prado Junior, Dr......	373	22
692	Mathilde A. Bierrembach, D............	9	1
693	» Eufrosina de Paiva, D.........	204	22
694	Mauricio de Oliveira..................	30	6
695	Max Jorge Frederico Mundt...........	74	12
696	Mercedes, filha de Luiz Quirino.........	44	8
697	Messias Egydio dos Santos...........	26	5
698	» Teixeira de Camargo, D........	66	11
699	Militão Augusto de Azevedo...........	34	6
700	Mosteiro de S. Bento..................	25	5
	N		
701	Narcisa Adelina de Carvalho, D.........	5	1
702	Newton de Araujo Queiroz.............	17	3
703	Nicoláu de Souza Queiroz, Dr.........	341	29
704	» de Souza Queiroz, filho.........	279	26
705	Nilo Francisco de Paula...............	143	19
	O		
706	Octaviano Augusto Alves Lima.........	53	10
707	Odillon, filho de Elias A. A. Souza.....	14	2
708	Olegario Moreira Lima.................	367	30
709	Olivina, filha de D. Beatriz Moreira.....	2	0
710	Olympia Maria Rita, D.................	9	1
711	Olympio Pinheiro de Lemos, Dr........	9	1
	Somma............	87.960	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte...........	87.960	
	P		
712	Paulina Pires Quartim Ramos, D........	57	10
713	» de Souza Queiroz, D	534	39
714	Paulino de Almeida Freire	38	7
715	Paulo Dias de Azevedo......	100	15
716	» Egydio de Oliveira Carvalho, Dr..	17	3
717	Pedro Egydio de Souza Aranha.........	516	38
718	» Hannickel Forster	200	22
719	» de Paula Ramos.............. .	39	7
720	» Vicente de Azevedo, Dr........ .	37	7
721	» Victor Lalanne.................	28	5
722	» Vaz de Almeida	47	9
723	Plinio de Mendonça Uchôa, Dr....	182	21
724	Prudente J. de Moraes Barros, Dr	220	23
	Q		
725	Quirino, filho de Francisco P. do Canto .	12	2
726	Quiteria Luiza de Souza, D...........	26	5
	R		
727	Raphaela, filha do Dr. F. P. de Barros ..	2	0
728	Raphael de Abreu Sampaio	18	3
729	» Araujo Ribeiro...............	13	2
730	« filho do Dr. Raphael de Barros .	20	4
731	» de Paula Souza, Dr........ ...	2	0
732	» Tobias de Oliveira	154	20
733	Raul Alvares de Castro	64	11
734	» filho de Francisco Pompêu........	14	2
735	Recolhimento de N. Senhora da Luz	289	26
736	Reginaldo de Moraes Salles	69	11
737	» Wehrsig..	9	1
738	Reynaldo Porchat	14	2
	.... Somma...........	90.681	

132

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte...........	90.681	
739	Rita Hermantina da S. Cintra............	11	2
740	» Leopoldina da Silva, D............	25	5
741	» de Mesquita Sampaio, D..........	27	5
742	» Ribas da Silva, D................	9	1
743	Rodrigo Claudio da Silva	12	2
744	Rosalina de Queiroz Aranha, D.........	472	36
745	Rossio, filho de José Egydio	18	3
	S		
746	Sabina, filha de Antonio P. Lima	3	0
747	Salvador Martins Bonilha...............	2	0
748	Santa Casa de Misericordia de Campinas.	61	11
749	Sarah Helena de Ornellas, D.	6	1
750	Sebastião de Campos Cintra............	9	1
751	Sergio Monteiro de Abreu..............	13	2
752	Severiano Rodrigues Martins, Dr........	300	27
753	Sezinia de Paula Souza, D.............	50	10
754	Sociedade Beneficente Artistica	62	11
755	» B. Portugueza de Campinas ...	61	11
756	» B. Portugueza na Capital.....	47	9
757	Squire Sampson........................	202	22
758	Sylvano, filho de D. Anna de Mattos....	1	0
759	Sylvia, filha do Dr. Rodrigo Monteiro ...	126	17
760	Sylvio, filho de Custodio M. Alves	9	1
761	Suzanna Catharina Peixoto, D...........	30	6
	T		
762	Tharsilia, filha do Dr. Carlos Norberto...	12	2
763	» Novaes de Camargo, D.......	135	18
764	Theobaldo de Souza Queiroz	840	54
765	Theolinda Engracia Schmidt............	42	8
766	» de França Leite, D..........	4	0
767	Thereza de Jesus Carmelita, D.........	17	3
768	» de Jesus Paula, D............	12	2
	Somma............	93.299	

Numero	Nomes	Numero de Acções	Votos
	Transporte...........	93.299	
769	Thereza Miquelina de Oliveira Lobo, D.	4	0
770	» Pompêu do Amaral, D........	119	16
771	Thiago Luiz de Paula	141	19
772	Thiers, filho de Francisco G. Ferraz.....	6	0
773	Thomaz Hall—herança	6	1
774	» Dias Leite, Dr...............	19	3
775	Tito Marcos Pacheco Soares...........	10	2
776	Tobiás de Aguiar, Dr.................	182	21
777	Turenna, filha de J. E. de Queiroz Aranha .	12	2
	V		
778	Valentina, filha de Francisco Pompêu ...	22	4
779	Valeriana Ignez da Silva Cintra, D......	16	3
780	Vasco Pinto Bandeira, Dr.	9	1
781	Ventura de Campos	15	3
782	Verissimo da Silva Prado	816	53
783	Vespaziano José dos Santos	1	0
784	Vicente da Fonseca Ferrão............	60	11
785	Victoria de Freitas Novaes, D..........	161	20
786	Victorino G. Carmillo.................	8	1
787	» Teixeira da Luz	4	0
788	Vieira & Irmãos......................	19	3
789	Virgilio Antonio de Brito	7	1
790	Visconde de Vergueiro..	3.380	181
791	Viscondessa de Embaré...............	742	49
792	» de Guaratinguetá..........	50	10
793	» de Rio Claro.............	892	57
	Somma..........	100.000	

133